



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2026 – Numri: 161

Tiranë – E martë, 28 korrik 2026

PËRMBAJTJA

	Faqe
Ligj nr. 62/2026, datë 2.7.2026	Për ratifikimin e marrëveshjes së garancisë ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), për marrëveshjen e huas ndërmjet Operatorit të Shpërndarjes së Energjisë Elektrike sh.a. (OSHEE Group) dhe Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim për projektin e nënstacionit të OSHEE-së Tiranë.....
	16449
Dekret i Presidentit nr. 402, datë 21.7.2026	Për shpallje ligji.....
	16498
Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 586, datë 22.7.2026	Për miratimin e Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2026–2030 dhe të planit të veprimit 2027–2029.....
	16498
Udhëzim i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 4, datë 29.6.2026	Për komunitetet e energjisë së rinovueshme.....
	16549
Udhëzim i përbashkët i ministrit të Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale, i ministrit të Mjedisit dhe i ministrit të Punëve të Brendshme nr. 4, datë 21.7.2026	Për disa ndryshime në udhëzimin nr. 2, datë 15.11.2023, “Për nivelin kufi të zhurmës për një mjedis të dhënë dhe për fushën e veprimtarive ekonomike-shoqërore”
	16553
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 146, datë 30.6.2026	Për miratimin e rregullores për llogaritjen, publikimin dhe formatin e përzierjes së mbetur dhe të strukturës së burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë.....
	16554
Urdhër i ministrit të Ekonomisë dhe Inovacionit nr. 307, datë 24.7.2026	Për delegimin e kompetencave.....
	16566
Kërkesë e Agjencisë Shtetërore për Shpronësimin nr. 760/16, datë 23.7.2026	Për shpronësimin për interes publik, të pronarëve të pasurive të paluajtshme, pronë private që preken nga realizimi i projektit “Zgjerimi i rrugës ‘Elbasan–Qafëthanë’, (faza VI)”
	16566



LIGJ
Nr. 62/2026

Draft konfidencial
Objekt ndryshimi

ref: c re gci ots 9001
Data e Draftit: 10.6.25

(Numri i veprimi: 55982)

**PËR RATIFIKIMIN E MARRËVESHJES
SË GARANCISË NDËRMJET
REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE
BANKËS EVROPIANE PËR RINDËRTIM
DHE ZHVILLIM (BERZH), PËR
MARRËVESHJEN E HUAS NDËRMJET
OPERATORIT TË SHPËRNDARJES SË
ENERGJISË ELEKTRIKE SHA (OSHEE
GROUP) DHE BANKËS EVROPIANE
PËR RINDËRTIM DHE ZHVILLIM PËR
PROJEKTIN E NËNSTACIONIT TË
OSHEE-së TIRANË**

Në mbështetje të neneve 78, 83, pika 1, dhe 121, pika 1, shkronja “ç”, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

**KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet marrëveshja e garancisë ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) për marrëveshjen e huas ndërmjet Operatorit të Shpërndarjes së Energjisë Elektrike sh.a. (OSHEE Group) dhe Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim për projektin e nënstacionit të OSHEE-së Tiranë, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji dhe është pjesë përbërëse e tij.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Miraturar në datën 2.7.2026.

Shpallur me dekreten nr. 402 datë 21.7.2026 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bajram Begaj.

MARRËVESHJE HUAJE

(Projekti i nënstacionit të Tiranës nga OSHEE-ja)

**NDËRMJET OPERATORIT TË
SHPËRNDARJES SË ENERGJISË
ELEKTRIKE SHA DHE BANKËS
EVROPIANE PËR RINDËRTIM
DHE ZHVILLIM**

Kjo draft-Marrëveshje Huaje është përgatitur vetëm për qëllime diskutimi paraparak.

Mund të shtohen angazhime shtesë dhe teksti ekzistues i nënshtrohet ndryshimit dhe miratimit përfundimtar nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim.

Datë [_____]

TABELA E LËNDËS

**NENI I – TERMAT DHE KUSHTET
STANDARDE; PËRKUFIZIMET**

Seksioni 1.01. Përfshirja e termave dhe kushteve standarde

Seksioni 1.02. Përkufizimet

Seksioni 1.03. Interpretimi

**NENI II – KUSHTET KRYESORE TË
HUAS**

Seksioni 2.01. Shuma dhe valuta

Seksioni 2.02. Kushte të tjera financiare të huas

Seksioni 2.03. Tërheqjet e drejtpërdrejta

NENI III – EKZEKUTIMI I PROJEKTTIT

Seksioni 3.01. Angazhime të tjera mbështetëse të Projektit

Seksioni 3.02. Njësia e Zbatimit të Projektit

Seksioni 3.03. Prokurimet

Seksioni 3.04. Angazhime të pajtueshmërisë mjedisore dhe sociale

Seksioni 3.05. Konsulentët

Seksioni 3.06. Shpeshtësia e raportimit dhe kërkesat e paraqitjes

**NENI IV – ANGAZHIMET FINANCIARE
DHE OPERACIONALE**

Seksioni 4.01. Të dhënat dhe raportet financiare

Seksioni 4.02. Angazhimet negative financiare

Seksioni 4.03. Angazhime të tjera financiare

Seksioni 4.04. Kryerja e biznesit dhe veprimeve



NENI V – PEZULLIMI; PËRSHPEJTIMI, ANULIMI

Seksioni 5.01. Pezullimi

Seksioni 5.02. Përshpejtimi i maturimit

NENI VI – HYRJA NË FUQI

Seksioni 6.01. Kushtet para hyrjes në fuqi

Seksioni 6.02. Opinionet ligjore

Seksioni 6.03. Ndërprerja për moshyrjen në fuqi

NENI VII – TË NDRYSHME

Seksioni 7.01. Njoftimet

SKEDULI 1 – PËRSHKRIMI I PROJEKTTT

SKEDULI 2 – KATEGORITË DHE TËRHEQJET

SKEDULI 3 – PLANI I MONITORIMIT TË PROJEKTTT TË GJELBËR

SKEDULI 4 – PLANI I VEPRIMIT MJEDISOR DHE SOCIAL

MARRËVESHJE HUAJE

Marrëveshje e datës [_____] ndërmjet Operatorit të Shpërndarjes së Energjisë Elektrike sh.a. (Huamarrësi) dhe Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (Banka).

PREAMBULË

duke pasur parasysh se, Banka është themeluar për të siguruar financim për projekte specifike për të nxitur tranzicionin ndaj ekonomive të hapura drejt tregut dhe për të promovuar iniciativën private dhe sipërmarrëse në vende të caktuara të angazhuara dhe që zbatojnë parimet e demokracisë shumëpartiake, pluralizmit dhe ekonomisë së tregut;

duke pasur parasysh se, Huamarrësi synon të zbatojë projektin që përshkruhet në skedulin 1, i cili është hartuar për të ndihmuar Huamarrësin në ndërtimin e nënstacionit të ri të energjisë elektrike në Tiranë;

duke pasur parasysh se, Republika e Shqipërisë dhe Huamarrësi kanë kërkuar asistencë nga Banka për financimin e një pjese të Projektit; këto fonde janë shtesë ndaj financimit të dhënë në një Marrëveshje Huaje ndërmjet Bankës dhe Huamarrësit, të datës 8 shtator 2021 (OpID 52360) (the “2021 Loan”);

duke pasur parasysh se, sipas një marrëveshjeje garancie të datës së kësaj marrëveshjeje, ndërmjet Republikës së Shqipërisë si Garantues dhe Bankës (“Marrëveshja e Garancisë”, siç përcaktohet në termat dhe kushtet standarde), Garantuesi ka garantuar detyrimet e Huamarrësit nën këtë Marrëveshje; dhe

duke pasur parasysh se, Banka ka rënë dakord në bazë të, *ndër të tjera*, sa më sipër për t’i dhënë një hua Huamarrësit në shumën 22.5 milionë euro, në bazë të termave dhe kushteve të përcaktuara ose të referuara në këtë Marrëveshje.

tashmë, si rrjedhojë, me anë të kësaj palët bien dakord, si më poshtë:

Neni I

Termet dhe kushtet standarde; përkufizimet

Seksioni 1.01. Përfshirja e termave dhe kushteve standarde

Të gjitha dispozitat e termave dhe kushteve standarde të Bankës, të datës 1 maj 2025, përfshihen dhe bëhen të zbatueshme për këtë Marrëveshje me të njëjtën fuqi dhe efekt sikur të ishin përcaktuar plotësisht këtu.

Seksioni 1.02. Përkufizimet

Kudo që përdoret në këtë Marrëveshje (duke përfshirë preambulën dhe skedulet), përveç nëse përcaktohet ndryshe ose nëse konteksti e kërkon ndryshe, termat e përcaktuara në preambulë kanë kuptimet përkatëse të dhëna atyre në të, termat e përcaktuara në termat dhe kushtet standarde kanë kuptimet përkatëse të dhëna atyre në të dhe termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

“**Autorizim**” është çdo pëlqim, regjistrim, depozitim, marrëveshje, noterizim, certifikatë, licencë, miratim, leje, autorizim ose përjashtim nga, prej ose me ndonjë autoritet qeveritar, pavarësisht nëse jepet ose tërhiqet me veprim të shprehur ose konsiderohet i dhënë ose i tërhequr me mosveprim brenda ndonjë periudhe të caktuar kohore dhe të gjitha miratimet ose pëlqimet e korporatave, kreditorëve dhe aksionerëve.

“**Përfaqësues i autorizuar i Huamarrësit**” është drejtori i përgjithshëm i Huamarrësit.

“**ClientNet**” është portali *online* i Bankës për transmetimin e dokumenteve dhe informacionit ndërmjet Bankës dhe klientëve të saj dhe çdo faqeje interneti zëvendësuese që Banka mund të njoftojë herë pas here Huamarrësin.

“**Furnizues kryesor**” janë furnizues dhe nënfurnizues që ofrojnë mallra, pajisje ose materiale thelbësore për Projektin.

“**Rregullat e prokurimit të BERZH-it**” janë politikat dhe rregullat e prokurimit për projektet e financuara nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe



Zhvillim, të datës 15 maj 2022, përveç nëse palët bien dakord ndryshe me shkrim.

“**Politika dhe procedurat e zbatimit**” është politika dhe procedurat e zbatimit të Bankës, të datës 4 tetor 2017.

“**Plani i Veprimit Mjedisor dhe Social**” është plani i masave zbutëse dhe përmirësimit mjedisor dhe social, një kopje e të cilit është bashkëngjitur këtu si skeduli 4, pasi një plan i tillë mund të ndryshohet herë pas here me pëlqimin paraprak me shkrim të Bankës, në përputhje me seksionin 3.04(e).

“**Ligji për Çështjet Mjedisore dhe Sociale**” është çdo ligj i zbatueshëm në çdo juridiksion përkatës, në lidhje me mbrojtjen e mjedisit, punëtorëve, komuniteteve ose personave të prekur nga projekti.

“**Çështje Mjedisore dhe Sociale**” është çdo çështje që është subjekt i ndonjë ligji për çështjet mjedisore dhe sociale, ndonjë kërkesë mjedisore dhe sociale ose planit të veprimit mjedisor dhe social.

“**Kërkesat Mjedisore dhe Sociale**” janë kërkesat mjedisore dhe sociale 1 deri në 8 dhe 10 (ose, sipas kontekstit, çdo një nga këto kërkesa mjedisore dhe sociale) të kërkesave mjedisore dhe sociale të datës 22 tetor 2024 dhe që lidhen me Politikën Mjedisore dhe Sociale të BERZH-it të datës 22 tetor 2024.

“**Vit Fiskal**” është viti fiskal i Huamarrësit që fillon në datën 1 janar të çdo viti.

“**Autoriteti qeveritar**” është qeveria e Garantuesit ose e çdo nënndarjeje politike të saj, qoftë shtetërore, rajonale ose vendore, dhe çdo agjenci, autoritet, degë, departament, organ rregullator, gjykatë, bankë qendrore ose subjekt tjetër që ushtron kompetenca ose funksione ekzekutive, legjislative, gjyqësore, tatimore, rregullatore ose administrative, ose që i përketin qeverisë, ose çdo nënndarjeje të saj (duke përfshirë çdo organ shumëkombësh) dhe të gjithë zyrtarët, agjentët dhe përfaqësuesit e secilit nga sa më sipër.

“**Plani i Monitorimit të Projektit të Gjellbër**” është plani i rënë dakord me Bankën, që specifikon treguesit kryesorë të performancës, në lidhje me tranzicionin e ekonomisë së gjellbër, rrezikun klimatik dhe harmonizimin me objektivat e traktatit ndërkombëtar të miratuar në sesionin e 21^{te} të Konferencës së Palëve të Konventës Kornizë të Kombeve të Bashkuara për Ndryshimet Klimatike (FCCC/CP/2015/10/Add.1), të përcaktuar në shtojcën 3, pasi një plan i tillë mund të ndryshohet

herë pas here me pëlqimin paraprak me shkrim të Bankës.

“**Konsulent i Pavarur për Çështjet Mjedisore dhe Sociale**” është një firmë konsulentësh që mund të zgjidhen herë pas here nga Banka.

“**Valuta e huas**” është euro.

“**NJZP**” është njësia e zbatimit të Projektit e referuar në seksionin 3.02.

“**Statute**” është statuti, aktet nënligjore dhe dokumentet e tjera përbërëse të një shoqërie.

Seksioni 1.03. Interpretimi

Në këtë Marrëveshje, një referencë ndaj një neni, seksioni ose skeduli të specifikuar, përveç kur parashikohet ndryshe në këtë Marrëveshje, interpretohet si referencë ndaj atij neni ose seksioni, ose skeduli të specifikuar të kësaj Marrëveshjeje.

Neni II

Kushtet kryesore të huas

Seksioni 2.01. Shuma dhe valuta

a) Banka bie dakord t'i japë hua Huamarrësit, sipas termave dhe kushteve të përcaktuara ose të referuara në këtë Marrëveshje, shumën prej 22,500,000 euro.

Seksioni 2.02. Kushte të tjera financiare të huas

a) Shuma minimale e tërheqjes do të jetë 1,000,000 euro, me kusht që Huamarrësi të mund të kërkojë deri në 10 tërheqje që janë më të vogla se kjo shumë për të paguar tarifat e konsulentëve të referuar në këtë Marrëveshje;

b) Shuma minimale e parapagimit do të jetë 2,000,000 euro;

c) Shuma minimale e anulimit do të jetë 5,000,000 euro;

d) Datat e pagesës së interesit do të jenë 30 mars dhe 30 shtator të çdo viti;

e) 1. Huamarrësi do të shlyejë huan në 20 kështe gjysmëvjetore të barabarta (ose sa më të barabarta të jetë e mundur) në 30 mars dhe 30 shtator të çdo viti, me datën e parë të shlyerjes së huas që përkon me datën e pagesës së interesit që vjen pas datës në të cilën kjo Marrëveshje shpallet në fuqi, dhe data e fundit e shlyerjes së huas është data e pagesës së interesit që përkon 9.5 vite më pas;

2. Pavarësisht sa më lart, në rast se: i. Huamarrësi nuk e tërheq të gjithë shumën e huas para datës së parë të shlyerjes së huas të specifikuar në këtë seksion 2.02. (e); dhe ii. Banka zgjat datën e fundit të



disponueshmërisë, të specifikuar në seksionin 2.02; f) më poshtë, në një datë që është pas datës së parë të shlyerjes së huas, atëherë shuma e çdo tërheqje të kryer në ose pas kësaj date të parë të shlyerjes së huas do të alokohet për shlyerje në shuma të barabarta me disa data të shlyerjes së huas që përkojnë pas datës së një tërheqje të tillë (ku Banka përshtat shumat e alokuara sipas nevojës, për të arritur numra të plotë në secilin rast). Banka do të njoftojë herë pas here Huamarrësin në lidhje me këto alokime;

f) Data e fundit e disponueshmërisë do të jetë 31 janar 2028 ose një datë e tillë e mëvonshme që Banka mund të vendosë, në diskrecionin e saj, dhe njoftojë Huamarrësin dhe Garantuesin;

g) Norma e tarifës së angazhimit do të jetë 0.5% në vit;

h) Huaja i nënshtrohet një norme të ndryshueshme interesi.

Seksioni 2.03. Tërheqjet e drejtpërdrejta

a) Shuma e disponueshme mund të tërhiqet herë pas here, në përputhje me dispozitat e skedulit 2, për të financuar: 1. shpenzimet e bëra (ose, nëse Banka pranon, që do të bëhen) në lidhje me koston e arsyeshme të mallrave, punëve dhe shërbimeve të kërkuara për Projektin; dhe 2. komisionin fillestar;

b) Pavarësisht seksionit 3.05(c) të termave dhe kushteve standarde, Huamarrësi ka zgjedhur që komisioni fillestar të mos paguhet nga shuma e disponueshme dhe në vend të kësaj do të pagujë komisionin fillestar nga burimet e veta;

c) Pagesa e komisionit fillestar nga Huamarrësi do të bëhet në përputhje me seksionin 3.05(d) të termave dhe kushteve standarde. Shuma e komisionit fillestar do të jetë 80,000 euro (pavarësisht llogaritjes së parashikuar në seksionin 3.05(a) të kushteve dhe termave standardë), e cila do të paguhet në përputhje me termat dhe kushtet standarde dhe këtë marrëveshje.

Neni III

Ekzekutimi i Projektit

Seksioni 3.01. Angazhime të tjera mbështetëse të Projektit

Përveç sipërmarrjeve të përgjithshme të specifikuara në nenin IV të termave dhe kushteve standarde, Huamarrësi, përveç nëse Banka bie dakord ndryshe, do të ndërmarrë të gjitha veprimet e nevojshme për të siguruar fonde të mjaftueshme për përfundimin e Projektit.

Seksioni 3.02. Njësia e Zbatimit të Projektit

Për të koordinuar, menaxhuar, monitoruar dhe vlerësuar të gjitha aspektet e zbatimit të Projektit, duke përfshirë prokurimin e mallrave, punëve dhe shërbimeve, si dhe shërbimet e konsulencës për Projektin, Huamarrësi, përveç nëse bihet dakord ndryshe me Bankën, duhet të krijojë dhe në çdo kohë gjatë zbatimit të Projektit të operojë një njësi zbatimi të Projektit me burime të mjaftueshme dhe personel të kualifikuar në mënyrë të përshtatshme, sipas termave të referencës të pranueshme për Bankën.

Seksioni 3.03. Prokurimi

Për qëllime të seksionit 4.03 të termave dhe kushteve standarde, përveç kur BERZH-i dakordësohet ndryshe, Huamarrësi duhet të përmbushë dhe të sigurojë që të gjitha mallrat, punët dhe shërbimet e kërkuara për Projektin dhe që do të financohen nga të ardhurat e huas të prokurohen në përputhje me rregullat e prokurimit të BERZH-it, dhe do të zbatohet sa vijon:

a) mallrat, punët dhe shërbimet, si dhe shërbimet e konsulencës, duhet të prokurohen përmes procedurave të hapura konkurruese;

b) për qëllimet e seksionit 3.03(a), procedurat për procedurat e hapura konkurruese përcaktohen në seksionin III të rregullave të prokurimit të BERZH-it;

c) të gjitha kontratat do t'i nënshtrohen procedurave të shqyrtimit të parashikuara në rregullat e prokurimit të BERZH-it dhe do t'i nënshtrohen shqyrtimit paraprak nga Banka.

Seksioni 3.04. Angazhime të pajtueshmërisë mjedisore dhe sociale

Pa kufizuar përgjithësinë e seksioneve 4.02 (a), 4.04 (a) (iii) dhe 5.02 (c) (iii) të termave dhe kushteve standarde, Huamarrësi, përveç nëse Banka bie dakord ndryshe:

a) Përveç kur parashikohet ndryshe në Planin e Veprimet Mjedisor dhe Social, Huamarrësi do të kryejë dhe do të sigurojë që çdo kontraktor të kryejë Projektin në përputhje me Kërkesat e Performancës Mjedisore dhe Sociale;

b) Huamarrësi do të sigurojë që çdo furnizues kryesor të marrë masat e duhura për të parandaluar dhe zbutur si duhet, në mënyrë të pranueshme për BERZH-in, çdo rrezik në lidhje me Çështjet Mjedisore dhe Sociale të lidhura me furnizuesit kryesorë të identifikuar gjatë vlerësimit fillestar të



rrezikut ose monitorimit të vazhdueshëm të Projektit;

c) Përveç kur specifikohet ndryshe në Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social, Huamarrësi do të sigurojë, dhe do të sigurojë që çdo kontraktor të garantojë që rreziqet dhe ndikimet mjedisore dhe/ose sociale që rrjedhin nga objektet e lidhura të menaxhohen dhe zbuten, në përputhje me ligjin në fuqi, praktikat e mira ndërkombëtare dhe objektivat e Kërkesave Mjedisore dhe Sociale 1 deri në 8 dhe 10;

d) Pa kufizuar sa më sipër, Huamarrësi do të zbatojë me kujdes dhe do të veprojë në përputhje me Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social, dhe do të monitorojë zbatimin e këtyre planeve në përputhje me parashikimet e monitorimit të përfshira në këtë plan;

e) Huamarrësi dhe Banka mund të dakordësohen herë pas here për të ndryshuar Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social në përgjigje të ndryshimeve në rrethanat e Projektit ose Huamarrësit, ngjarjeve të paparashikuara dhe rezultateve të monitorimit. Pa kufizuar përgjithësinë e sa më sipër:

1. nëse ka ndonjë ndikim negativ mjedisor ose social, ose çështje që nuk ishte parashikuar nga ose e përfshirë në Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social [plotësisht ose sa i përket ashpërsisë së tij];

2. nëse ndonjë masë e zbutjes së ndikimit, të përcaktuar në Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social nuk është e mjaftueshme për të eliminuar ose reduktuar ndonjë ndikim mjedisor ose social në nivelin e parashikuar nga Kërkesat Mjedisore dhe Sociale, brenda kornizës kohore të përcaktuar në Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social; ose

3. nëse ndonjë mospërputhje materiale me Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social ose me ndonjë Ligj për Çështjet Mjedisore dhe Sociale është identifikuar nga Huamarrësi, Banka ose në vijim të një kontrolli të kryer nga ndonjë autoritet rregullator ose i zbatimit, ose nga ndonjë auditim i kryer në përputhje me seksionin 3.04 (d);

Huamarrësi, sa më shpejt që të jetë praktikisht e mundur dhe sipas miratimit të Bankës, do të zhvillojë dhe përfshijë në Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social masa lehtësuese shtesë ose të rishikuara që mund të jenë të nevojshme për të arritur pajtueshmërinë me kërkesat e përcaktuara të performancës, Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social ose Ligjet Mjedisore dhe Sociale, në secilin rast në një mënyrë të pranueshme për Bankën.

Seksioni 3.05 Konsulentët

a) Për të ndihmuar në zbatimin e Projektit, Huamarrësi, përveç nëse është rënë dakord ndryshe me Bankën, punëson ose siguron që të punësohen, siç kërkohet, dhe përdor konsulentë, ku kualifikimet, përvoja dhe termat e referencës të së cilëve janë të pranueshme për Bankën;

b) Huamarrësi siguron, pa pagesë, për çdo konsulent të angazhuar për të ndihmuar në çështjet që lidhen me Projektin ose veprimet e Huamarrësit, të gjitha lehtësitë dhe mbështetjen e nevojshme për kryerjen e funksioneve të tyre, përfshirë ambientin për zyrë, pajisjet dhe furnizimet e fotokopjimit, shërbimet e sekretarisë dhe transportin, si dhe të gjitha dokumentet, materialet dhe informacionet e tjera që mund të jenë të rëndësishme për punën e tyre.

Seksioni 3.06 Shpeshhtësia e raportimit dhe kërkesat e paraqitjes

a) Duke filluar nga data e hyrjes në fuqi, derisa shuma e plotë e huas të jetë shlyer ose anuluar, Huamarrësi do t'i paraqesë Bankës raporte vjetore mbi Çështjet Mjedisore dhe Sociale që rezultojnë në lidhje me Huamarrësin ose Projektin, siç referohet në seksionin 5.02 (c) (iii) të termave dhe kushteve standarde, brenda 120 ditëve pas përfundimit të periudhës vjetore për të cilën raportohet. Këto raporte përfshijnë informacione për çështjet e mëposhtme specifike:

1. informacion mbi pajtueshmërinë nga Huamarrësi me Kërkesat Mjedisore dhe Sociale, siç përshkruhet në seksionin 3.04 (a) dhe zbatimin e Planit të Veprimit Mjedisor dhe Social;

2. informacion mbi mënyrën e monitorimit nga Huamarrësi të pajtueshmërisë me Kërkesat Mjedisore dhe Sociale dhe Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social nga çdo kontraktor i angazhuar për Projektin dhe një përmbledhje të çdo mospërputhje materiale nga një kontraktor i tillë me Kërkesat Mjedisore dhe Sociale dhe Planin e Veprimit Mjedisor dhe Social dhe çdo masë të marrë për të korrigjuar një mospërputhje të tillë;

3. informacion mbi zbatimin e planit të angazhimit të palëve të interesit dhe mekanizmin e ankesave, të kërkuara nga Kërkesa Mjedisore dhe Sociale 10, duke përfshirë një përmbledhje të ankesave të marra dhe mënyrën e zgjidhjes së këtyre ankesave;

4. informacion mbi pajtueshmërinë nga Huamarrësi me Ligjet Mjedisore dhe Sociale, në



lidhje me Projektin, duke përfshirë një përshkrim të çdo pretendimi, procedimi, urdhri ose hetimi të filluar ose rrezikuar ndaj Huamarrësit, statusin e çdo autorizimi të nevojshëm për Projektin, rezultatet e çdo inspektimi të kryer nga ndonjë autoritet rregullator, çdo shkelje e ligjeve, rregulloreve ose standardeve në fuqi dhe çdo veprim korrigjues ose gjobë, në lidhje me një shkelje të tillë, një përmbledhje të çdo njoftimi, raporti dhe komunikimi tjetër material mbi çështjet mjedisore dhe sociale në lidhje me Projektin, të paraqitura nga Huamarrësi tek çdo autoritet rregullator dhe çdo rrethanë tjetër që i shkakton përgjegjësi Huamarrësit për ndonjë çështje mjedisore dhe sociale;

5. informacion mbi menaxhimin e shëndetit dhe sigurisë në punë dhe të dhënat mbi shëndetin dhe sigurinë në punë të Projektit, përfshirë shkallën e aksidenteve, incidentet me kohën e humbur në punë dhe gati humbjet e jetës, çdo masë parandaluese ose lehtësuese e marrë ose e planifikuar nga Huamarrësi, ndryshim në shërbimet e sigurisë të mbajtura për Projektin, çdo trajnim të stafit për shëndetin dhe sigurinë në punë dhe çdo iniciativë tjetër, në lidhje me menaxhimin e sigurisë dhe shëndetin në punë, të cilat janë zbatuar ose planifikuar nga Huamarrësi;

6. një përmbledhje të çdo ndryshimi në Ligjet Mjedisore dhe Sociale, që mund të kenë ndikim material në Projekt; dhe

7. kopje të çdo informacioni mbi çështjet mjedisore dhe sociale të paraqitura periodikisht nga Huamarrësi për publikun e gjer;

8. informacion mbi treguesit kryesorë të performancës siç specifikohet në Planin e Monitorimit të Projektit të Gjellbër; dhe

b) Huamarrësi dhe BERZH-i mund të bien dakord herë pas here të ndryshojnë modelin e raportimit të përcaktuar në shtojcën 4, në përgjigje të ndryshimeve në rrethanat e Projektit, Huamarrësit ose biznesit dhe veprimeve të Huamarrësit, ngjarjeve të paparashikuara dhe/ose rezultateve të monitorimit;

c) Duke filluar nga data e hyrjes në fuqi, Huamarrësi duhet të paraqesë raportet periodike të Projektit të referuara në seksionin 4.04(a)(v) të termave dhe kushteve standarde çdo tremujor, brenda 120 ditëve pas përfundimit të periudhës për të cilën raportohet, derisa Projekti të jetë përfunduar. Raporte të tilla duhet të përfshijnë karakteristikat specifike të mëposhtme:

1. Informacioni i mëposhtëm i përgjithshëm

A. progresi fizik i arritur në zbatimin e Projektit deri në datën e raportit dhe gjatë periudhës së raportimit;

B. vështirësitë ose vonesat aktuale ose që priten në zbatimin e Projektit dhe efekti i tyre në skedulën e zbatimit, dhe hapat aktualë të ndërmarrë ose të planifikuar për të kapërcyer vështirësitë dhe për të shmangur vonesat;

C. ndryshimet që priten në datën e përfundimit të Projektit;

D. ndryshimet kryesore të personelit në stafin e NJZP-së, konsulentëve ose kontraktorëve;

E. çështje që mund të ndikojnë në koston e Projektit; dhe

F. çdo zhvillim ose aktivitet që mund të ndikojë në qëndrueshmërinë ekonomike të ndonjë pjese të Projektit.

2. Një deklaratë e shkurtër e statusit të pajtueshmërisë me secilën prej angazhimeve të përfshira në këtë Marrëveshje;

d) Menjëherë pas ndodhës së ndonjë incidenti ose aksidenti, në lidhje me Huamarrësin ose Projektin, që ka ose mund të ketë një ndikim të dukshëm negativ tek mjedisi, punëtorët, ose për publikun ose shëndetin dhe sigurinë në punë, Huamarrësi do të informojë Bankën dhe menjëherë pas kësaj do t'i japë njoftim Bankës, duke specifikuar natyrën e një incidenti ose aksidenti të tillë dhe çdo hap që Huamarrësi po ndërmerr për ta korrigjuar atë. Huamarrësi duhet të informojë menjëherë BERZH-in dhe ta mbajë BERZH-in të informuar për çdo hetim që po kryhet nga Huamarrësi, në lidhje me një aksident ose incident të tillë dhe rezultatin e tij. Kur një incident përfshin informacion sensitiv, në lidhje me një person ose ndonjë rrezik për hakmarrje, njoftimi fillestar për Bankën nuk do të përfshijë asnjë detaj të identitetit të personave të përfshirë. Pa kufizuar përgjithësinë e sa më sipër:

1. një incident ose aksident ka të bëjë me Projektin, nëse ndodh në ndonjë vend të përdorur për Projektin ose nëse është shkaktuar nga punëtorët e Projektit dhe/ose objektet, pajisjet, automjetet ose mjetet lundruese të përdorura për ose që kanë lidhje me Projektin (pavarësisht nëse përdoren ose jo në ndonjë vend të Projektit dhe pavarësisht nëse përdoren ose jo nga persona të autorizuar ose të paautorizuar);



2. një incident ose aksident konsiderohet të ketë efekt të dukshëm negativ për mjedisin, ose për publikun ose shëndetin ose sigurinë në punë, nëse:

A. sipas ndonjë ligji të zbatueshëm kërkohet dërgimi i njoftimit për një incident ose aksident të tillë tek çdo autoritet qeveritar;

B. një incident ose aksident i tillë përfshin aksident me vdekje të ndonjë personi (pavarësisht nëse ky person është i punësuar nga Huamarrësi);

C. më shumë se një person (pavarësisht nëse këto persona janë ose jo të punësuar nga Huamarrësi) ka marrë dëmtime të rënda dhe shtrimi në spital është i domosdoshëm;

D. një incident i tillë përfshin dhunë, bullizëm, frikësim dhe/ose shfrytëzim, ose një pretendim për dhunë, bullizëm, frikësim dhe/ose shfrytëzim, duke përfshirë çdo formë të shfrytëzimit seksual dhe abuzimit seksual;

E. një incident i tillë përfshin punë të detyruar dhe të fëmijëve, në lidhje me Projektin;

F. një incident i tillë përfshin çdo formë hakmarrjeje; ose

G. një incident ose aksident i tillë është bërë ose ka të ngjarë të bëhet, i ditur publikisht, qoftë nëpërmjet mbulimit mediatik apo ndryshe;

c) Huamarrësi do të njoftojë menjëherë Bankën për çdo kundërshtim ose petition të konsiderueshëm nga punëtorët e anëtarëve të publikut, në drejtim të ose lidhur me Huamarrësin, ose Projektin, që mund të ketë një ndikim negativ material tek Huamarrësi ose Projekti, ose që është bërë ose mund të bëhet publike përmes mbulimit në media ose ndryshe. Brenda dhjetë ditëve pas këtij njoftimi, Huamarrësi do të paraqesë një raport të pranueshëm për Bankën, që specifikon rezultatin e hetimit të Huamarrësit për një kundërshtim të tillë, dhe çdo hap të ndërmarrë, ose që propozohet të ndërmerret nga Huamarrësi, për të zgjidhur çështjet e ngritura në kundërshtimin.

Neni IV

Angazhimet financiare dhe operacionale

Seksioni 4.01. Të dhënat dhe raportet financiare

a) Huamarrësi do të mbajë procedurat, të dhënat dhe llogaritë siç duhet, për të pasqyruar, në përputhje me standardet e kontabilitetit të pranuar ndërkombëtarisht, të zbatuara në mënyrë të vazhdueshme, veprimet dhe gjendjen financiare të

Huamarrësit dhe gjalëve të tij, nëse ka ndonjë, dhe të përshtatshme, për të monitoruar dhe regjistruar progresin e Projektit (përfshirë kostot e tij dhe përfitimet që do të rrjedhin prej tij);

b) Huamarrësi:

1. do të ketë të dhënat, llogaritë dhe pasqyrat e tij financiare (duke përfshirë bilancin, pasqyrën e të ardhurave dhe pasqyrën e ndryshimeve në pozicionin financiar dhe shënimet mbi to), dhe të dhënat, llogaritë dhe pasqyrat financiare të ndërmarrjeve të tij, për çdo vit fiskal, të audituar nga auditues të pavarur të pranueshëm për Bankën, në përputhje me parimet dhe standardet e auditimit të pranuar ndërkombëtarisht;

2. do t'i japë Bankës, sa më shpejt që të jetë e mundur, por në çdo rast jo më vonë se gjashtë muaj pas përfundimit të çdo viti fiskal:

A. kopje të vërtetuara të pasqyrave të tij financiare për një vit të tillë fiskal, të audituar;

B. raportin e një kontrolli të tillë nga auditues, të tillë me një objekt të tillë dhe në detaje të tilla siç mund të kërkojë Banka në mënyrë të arsyeshme; dhe

C. një pasqyrë të të gjitha transaksioneve financiare midis Huamarrësit dhe secilit nga ndërmarrjet dhe filialet e tij;

3. do t'i paraqesë Bankës informacione të tjera, në lidhje me këto të dhëna, llogari dhe pasqyra financiare, dhe auditimin e tyre, siç mund të kërkojë Banka herë pas here në mënyrë të arsyeshme;

c) Huamarrësi do t'i japë BERZH-it, sa më shpejt që të jetë e mundur por, në çdo rast, jo më vonë se dy muaj pas përfundimit të çdo periudhe gjysmëvjetore dhe jo më vonë se tre muaj pas përfundimit të periudhës vjetore të çdo viti financiar, kopje të noterizuara të pasqyrave të tij financiare për atë periudhë gjysmëvjetore dhe një diskutim, dhe analizë të menaxhimit të rezultateve për atë periudhë gjysmëvjetore ose vjetore, duke përfshirë llogaritjen e përcaktuar në seksionin 4.03.

Seksioni 4.02. Angazhimet negative financiare

a) Huamarrësi nuk do të ndërmarrë ndonjë nga veprimet e mëposhtme, përveç nëse Banka bie dakord ndryshe, dhe do t'i sigurojë Bankës të gjithë informacionin, siç Banka mund të kërkojë në mënyrë të arsyeshme:

1. të hyjë në ndonjë marrëveshje ose angazhim për të garantuar ose në ndonjë mënyrë, ose sipas ndonjë kushti për t'u bërë i detyruar për të gjithë ose për ndonjë pjesë të ndonjë detyrimi financiar ose



tjetër të një personi tjetër, përfshirë çdo ndërmarrje ose filial;

2. të hyjë në ndonjë transaksion me ndonjë person, përveç në rrjedhën e zakonshme të biznesit, mbi kushte të zakonshme tregtare dhe në bazë të angazhimeve të tregut (*arm's length*), ose të krijojë ndonjë agjenci të vetme dhe ekskluzive të blerjeve ose shitjeve, ose të hyjë në ndonjë transaksion përmes të cilit Huamarrësi mund të paguajë më shumë se çmimi i zakonshëm tregtar për çdo blerje ose mund të marrë më pak se çmimi i plotë i tregut (sipas zbritjeve normale të tregut) për produktet, ose shërbimet e tij;

3. të hyjë në ndonjë partneritet, ndarje fitimi ose marrëveshje për tarifat e licencave ose marrëveshje tjetër të ngjashme me të cilën të ardhurat ose fitimet e Huamarrësit ndahen, ose mund të ndahen me ndonjë person tjetër;

4. (në mënyrë vullnetare ose jovullnetare) të bëjë ndonjë parapagim, riblerje ose shlyerje të parakohshme të ndonjë borxhi ose të bëjë një shlyerje të ndonjë borxhi, në përputhje me ndonjë dispozitë të ndonjë marrëveshjeje ose shënimi, që siguron drejtpërdrejt ose tërthorazi përshejtimin e ripagimit në kohë ose shumë, përveç nëse në ndonjë rast të tillë, nëse Banka e kërkon, Huamarrësi në të njëjtën kohë bën një parapagim proporcional të shumës principal të papaguar të huas, në përputhje me dispozitat e seksionit 3.07 të termave dhe kushteve standarde (përveç kur shuma e ndonjë parapagimi të tillë nuk do t'i nënshtrohet kërkesave të shumës minimale të parapagimit);

5. të shesë, transferojë, japë me qira ose ndryshe disponojë të gjitha ose një pjesë të konsiderueshme të aseteve të tij (në një transaksion të vetëm ose në një seri transaksionesh, të lidhura ose ndryshe);

6. të ndërmarrë lejojë ndonjë bashkim, konsolidim ose riorganizim;

b) Huamarrësi nuk do të ndërmarrë, përveç nëse informon Bankën të paktën 30 ditë përpara, ndonjë nga veprimet e mëposhtme dhe do t'i sigurojë Bankës të gjithë informacionin siç mund të kërkojë Banka në mënyrë të arsyeshme:

1. të hyjë në ndonjë kontratë menaxhimi ose angazhim të ngjashëm me të cilën biznesi ose veprimet e tij menaxhohen nga ndonjë person tjetër, përfshirë çdo ndërmarrje ose filial; ose

2. të formojë ndonjë ndërmarrje ose të bëjë, ose të lejojë të ekzistojnë hua ose paradhënie, ose depozita (përveç depozitave në rrjedhën e

zakonshme të biznesit në banka me reputacion) me persona të tjerë ose investime në ndonjë person, duke përfshirë çdo ndërmarrje ose filial; megjithatë, me kusht që Huamarrësi do të jetë i lirë të investojë në letra me vlerë të tregtueshme të shkallës së investimeve afatshkurtra, vetëm për t'i dhënë punësim të përkohshëm burimeve boshe të Huamarrësit.

Seksioni 4.03. Angazhime të tjera financiare

Pa kufizuar përgjithësinë e seksionit 4.02:

a) Huamarrësi duhet, në çdo kohë, të mbajë një raport EBITDA ndaj interesit prej të paktën 5.0x, ku "EBITDA" do të thotë fitimi ose humbja e Huamarrësit, për çdo periudhë përkatëse, para i. çdo interesi, komisioni, zbritjeje dhe tarifash e kostosh të tjera financimi dhe çdo interesi të fituar; ii. çdo dispozite për taksimin; dhe iii. çdo zhvlerësimi mbi asetet fikse dhe amortizimin, dhe çdo shume që i atribuohet amortizimit të emrit të mirë dhe aseteve të tjera jomateriale; dhe

b) Të gjitha pasqyrat financiare dhe llogaritjet financiare që do të bëhen, sipas ose për qëllimet e këtij seksioni, duhet të bëhen në përputhje me Standardet Ndërkombëtare të Raportimit Financiar (SNRF) bazuar në pasqyrat financiare të konsoliduara.

Seksioni 4.04. Kryerja e biznesit dhe veprimeve

Huamarrësi, përveç nëse Banka bie dakord ndryshe:

a) kryen biznesin dhe veprimet e tij, në përputhje me standardet dhe praktikat administrative, financiare, inxhinierike dhe të tjera të qëndrueshme të njohura ndërkombëtarisht, dhe duke marrë parasysh të gjitha politikat kryesore të funksionimit;

b) ndërmerr menjëherë të gjitha veprimet brenda kompetencave të tij, për të ruajtur ekzistencën e tij ligjore, për të vazhduar veprimet e tij dhe për të marrë, ruajtur dhe rinovuar të gjitha të drejtat, pronat, kompetencat, privilegjet dhe ekskluzivitetet që janë të nevojshme për ushtrimin e biznesit të tij, përfshirë realizimin e Projektit;

c) nuk shet, jep me qira ose disponon në ndonjë mënyrë tjetër ndonjë prej aseteve të tij që kërkohen për kryerjen efikase të veprimeve të tij ose disponimi i të cilave mund të dëmtojë aftësinë e tij për të përmbushur në mënyrë të pranueshme cilindo nga detyrimet e tij sipas kësaj Marrëveshjeje;

d) njofton menjëherë Bankën për çdo propozim për të ndryshuar, pezulluar ose shfuqizuar çdo



dispozitë të Statutit dhe i jep Bankës një mundësi të përshtatshme për të komentuar mbi këtë propozim, përpara se të ndërmarrë ndonjë veprim mbi të;

e) merr dhe mirëmban me siguresit përgjegjëse, ose bën dispozita të tjera të pranueshme për Bankën, në lidhje me sigurimin ndaj rreziqeve të tilla të humbjes, dëmtimit dhe përgjegjësisë dhe në shumën të tilla që janë në përputhje me praktikën e duhur; dhe

f) në çdo kohë operon dhe mirëmban impiantin, objektet, pajisjet dhe pasurinë e tij në gjendje të mirë pune dhe kryen të gjitha riparimet dhe ripërtëritjet e nevojshme, sa më shpejt që të jetë e nevojshme, të gjitha në përputhje me biznesin e qëndrueshëm dhe praktikën financiare.

Neni V

Pezullimi; përshpejtimi; anulimi

Seksioni 5.01. Pezullimi

Sa më poshtë specifikohen për qëllimet e seksionit 7.01 (a) (xvii) të termave dhe kushteve standarde:

a) Kuadri legjislativ dhe rregullator i zbatueshëm për sektorin e energjisë në territorin e Garantuesit do të jetë ndryshuar, pezulluar, anuluar, shfuqizuar ose hequr dorë në një mënyrë ndryshe nga sa aprovet nga Banka me shkrim;

b) Statuti do të jetë ndryshuar, pezulluar, anuluar, shfuqizuar ose hequr dorë;

c) Huamarrësi do të ketë ndërmarrë ndonjë nga veprimet e përmendura në seksionin 4.02 (b), në mënyrë që të ndikojë materialisht dhe negativisht në veprimet ose gjendjen financiare të Huamarrësit, ose aftësinë e tij për të kryer Projektin, ose për të përmbushur ndonjë prej detyrimeve të tij sipas kësaj Marrëveshjeje;

d) Kontrolli i Huamarrësit do t'i jetë transferuar një pale tjetër përveç Garantuesit.

Seksioni 5.02. Përshpejtimi i maturimit

Sa më poshtë specifikohen për qëllimet e seksionit 7.06 (f) të termave dhe kushteve standarde: ndonjë nga ngjarjet e specifikuar në seksionin 5.01 do të ketë ndodhur dhe do të vazhdojë pa ndërprerje për 30 ditë pasi njoftimi i tyre është dhënë nga Banka për Huamarrësin.

Neni VI

Hyrja në fuqi

Seksioni 6.01. Kushtet para hyrjes në fuqi

Sa më poshtë specifikohen për qëllimet e seksionit 9.02 (c) të termave dhe kushteve standarde, si kushte shtesë për efektivitetin e kësaj Marrëveshjeje dhe Marrëveshjes së Garancisë:

a) Origjinalet e ekzekutuara të kësaj Marrëveshjeje, Marrëveshjes së Garancisë dhe opinioneve ligjore të përmendura në seksionin 6.02;

b) Huamarrësi ka kërkuar dhe Banka ka konfirmuar me shkrim anulimin e shumës së patërhequr prej EUR 14,479,245.62 nën transhin 2 të huas së 2021-shit.

Seksioni 6.02. Opinione ligjore

a) Për qëllime të seksionit 9.03 (a) të termave dhe kushteve standarde, opinionit ose opinionet e këshilltarit do të jepen në emër të Huamarrësit nga drejtuesi i departamentit ligjor të Huamarrësit;

b) Për qëllime të seksionit 9.03 (b) të termave dhe kushteve standarde, opinionit ose opinionet e këshilltarit do të jepen në emër të Garantuesit nga ministri i Drejtësisë.

Seksioni 6.03. Ndërprerja për moshyrjen në fuqi

Data 180 ditë pas datës së kësaj Marrëveshjeje specifikohet për qëllimet e seksionit 9.04 të termave dhe kushteve standarde.

Neni VII

Të ndryshme

Seksioni 7.01. Njoftimet

a) Adresat e mëposhtme specifikohen për qëllime të seksionit 10.01 të termave dhe kushteve standarde, përveç që çdo njoftim do të konsiderohet se dorëzohet dorazi, me postë ose në formatin pdf ose format të ngjashëm me postë elektronike:

Për Huamarrësin:

OPERATORI I SHPËRNDARJES SË ENER-GJISË ELEKTRIKE GROUP SHA

“Gjergj Fishta” Blvd., nr. 88, h.1, 1023,
Tiranë, Shqipëri

Në vëmendje të: Redvin Marku

Email: redvin.marku@oshee.al

**Për BERZH-in:**

Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim
5 Bank Street
London E14 4BG
United Kingdom
Në vëmendje të: Departamentit të Shërbimeve
Bankare/Veprimi br. 55982

Telefon: +44 20 7338 6000

Email: bankingservices@ebrd.com

b) Banka mund të ftojë Huamarrësin të regjistrohet për të përdorur ClientNet ose një formë tjetër të komunikimit elektronik dhe, nëse Huamarrësi dhe Banka bien dakord të përdorin ClientNet ose një formë tjetër të komunikimit elektronik, çdo njoftim, aplikim ose komunikim tjetër nga Huamarrësi për Bankën ose nga Banka për Huamarrësin (përveç ndonjë njoftimi, aplikimi ose komunikimi tjetër që kërkohet nga kjo Marrëveshje të jetë në një kopje origjinale, e vërtetuar ose në letër) mund, sipas termave dhe kushteve të ClientNet ose një formë tjetër të komunikimit elektronik, të jepet ose bëhet duke postuar këtë njoftim, aplikim ose komunikim tjetër në ClientNet ose të dërgohet në përputhje me kushtet e rëna dakord, në lidhje me atë formë tjetër të komunikimit elektronik;

c) Çdo njoftim, aplikim ose komunikim tjetër të dorëzuar dorazi, me postë ose faks ose përmes ClientNet ose një forme tjetër të komunikimit elektronik të rënë dakord do të jetë efektive vetëm kur merret (ose bëhet e disponueshme) në formë të lexueshme, me kusht që çdo njoftim, aplikim ose komunikim tjetër që merret (ose bëhet e disponueshme) pas orës 5:00 pasdite, në vendin ku pala, të cilës i është dërguar njoftimi, aplikimi ose komunikimi përkatës, ka adresën e saj për qëllimet e kësaj Marrëveshjeje, do të konsiderohet se bëhet efektive në ditën vijuese;

d) Më poshtë janë emrat, titujt dhe adresat e postës elektronike të personave të caktuar si kontaktet fillestare të Huamarrësit për qëllimet e çdo ftese që Banka mund t'i dërgojë Huamarrësit, në lidhje me ClientNet. Ju lutemi vini re se adresat e email-it në grup nuk mund të regjistrohen për të përdorur ClientNet, prandaj adresat e email-it të listuara më poshtë duhet të jenë vetëm për persona individualë.

Emri	Funksioni	Adresa Email	Gjuha – Anglisht, Rusisht Frëngjisht
Redvin Marku	Drejtori i Përgjithshëm i Financës	Redvin.marku@oshee.al	Anglisht
Ela Nikaj	Drejtori i Projekteve të Huaja	Ela.nikaj@oshee.al	Anglisht

Në dëshmi të kësaj, palët e kësaj Marrëveshjeje, duke vepruar përmes përfaqësuesve të tyre të autorizuar rregullisht, kanë siguruar që kjo Marrëveshje të nënshkruhet në katër kopje dhe të dorëzohet në Tiranë, Shqipëri, në ditën dhe vitin e shkruar në fillim.

OPERATORI I SHPËRNDARJES SË ENERGISË ELEKTRIKE SHA

Nga:

Emri: Enea Karakaci
Funksioni: Administrator

BANKA EVROPIANE PËR
RINDËRTIM DHE ZHVILLIM

Nga:

Emri:
Funksioni:

SKEDULI 1 PËRSHKRIMI I PROJEKTTIT

1. Qëllimi i Projektit është të ndihmojë Huamarrësin të financojë ndërtimin e një nënstacioni shpërndarjeje 110/20 kV në Tiranë, siç përshkruhet më tej në paragrafin 2 më poshtë.

2. Projekti përbëhet nga pjesët e mëposhtme, të cilat i nënshtrohen ndryshimeve të tyre për të cilat Banka dhe Huamarrësi mund të dakordësohen herë pas here:

Pjesa A: Shpenzimet kapitale (komponentët e investimit). Financimi nga të ardhurat e punimeve, mallrave dhe shërbimeve të huas, për ndërtimin e një nënstacioni shpërndarjeje të energjisë elektrike 110/20 kV në qendër të Tiranës.



Pjesa B: Bashkëpunimi teknik (detyrë për dhënie e konsulencës): Mbështetje me konsulencë për përgatitjen e Projektit, prokurimin, kontraktimin dhe mbikëqyrjen e punimeve të parashikuara sipas pjesës A: Shpenzimet kapitale.

3. Projekti pritët të përfundojë deri më 31 janar 2028.

SKEDULI 2 KATEGORITË DHE TËRHEQJET

1. Tabela bashkëlidhur këtij skeduli përcakton kategoritë, shumën e huas së alokuar për çdo kategori dhe përqindjen e shpenzimeve që do të financohen në secilën kategori.

2. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 1 më lart, asnjë tërheqje nuk do të bëhet në lidhje me

shpenzimet e krijuara para datës së marrëveshjes së huas.

Bashkëlidhur Skedulit 2

Kategoria	Shuma e huas e alokuar në valutën e huas	Përqindja e shpenzimeve që duhet të financohen
1. Punime, mallra dhe shërbime për pjesën A dhe pjesën B të Projektit	22,500,000 EURO	100% e vlerës së kontratës duke përjashtuar çdo taksë
2. Komisioni fillestar	0 EURO	0%
Total	22,500,000 EURO	100%

SKEDULI 3 PLANI I MONITORIMIT TË PROJEKTIT TË ZHVILLIMIT TË GJELBËR (PMPGJ)

Treguesit e mëposhtëm të zhvillimit të gjelbër do të monitorohen përmes PMPGJ-së:

Raportimi i përshkrimit të KPI-së (të dakordësuar me klientin)	Qëllimi i raportimit të KPI-së	Baza dhe supozimet* (përfshirë vlerat bazë të performancës absolute) **	Kanali i raportimit	Frekuenca e raportimit	Data e raportimit të parë
Ulja totale e humbjeve teknike neto nga nënstacioni i ri	-GET	Baza: 0 reduktimi: 159,744 kwh	-RVMS	Njëherësh (pas përfundimit ose vënies në punë të çdo asetit fizik)	12/2028
Projektim për të siguruar qëndrueshmërinë e investimeve ndaj klimës në të ardhmen, sipas CRA-së tashmë të kryer.	Pajtuueshmëria me PA-në	Jo - Po	-PVMS	E njëjta frekuencë si PVMS-ja	12/2027

SKEDULI 4 PLANI I VEPRIMIT MJEDISOR DHE SOCIAL

Ky PVMS përfshin veprime specifike të Projektit. PVMS-ja e dakordësuar për ID-të OP ekzistuese të Projektit 52360 dhe 55236 – Emri, përfshin veprime të korporatave që janë në zbatim nga kompania dhe për këtë arsye nuk janë përsëritur këtu, megjithatë ato mbeten të zbatueshme edhe për këtë projekt. Nëse huaja për ID 52360 dhe 55236 përfundon pa mbyllje të plotë të veprimeve të PVMS-së, ato do të mbeten të zbatueshme dhe duhet të mbyllen si pjesë e këtij Projektit.



Nr.	Veprimi	Rreziqet mjedisore dhe sociale (përgjegjësia/përfitimet)	Kërkesa (legjislative, BERZH KP) praktika më e mirë	Burimet, nevojat për investime, përgjegjësia	Plani kohor	Kriteret e objektivit dhe vlerësimit për zbatimin e suksesshëm
ESR 1: Vlerësimi dhe Menaxhimi i rreziqeve dhe ndikimeve mjedisore dhe sociale						
1.1	Përgatitja e një PMMS-je për ndërtimin e nënstacionit gjatë shqyrtimit të duhur të mëtejshëm mjedisor dhe social.	Zbatimi i kërkesave të shëndetit & sigurisë dhe mjedisore & sociale	BERZH KP1, Legjislacioni Kombëtar	OSHEE	Para ndërtimit	PMMS-ja për nënstacionin të jetë në funksion.
1.2	Të merret miratimi i VNM-së për nënstacionin ose miratimi paraprak i VNM-së dhe vendimi i VNM-së nuk kërkohen; leje të tjera të lidhura me MSSHS-në dhe të sigurohet pajtueshmëria me planin përkatës të zhvillimit hapësinor.	Pajtueshmëria me kërkesat rregullatore	BERZH KP1, Legjislacioni Kombëtar	OSHEE/OSSH	Siç kërkohet nga rregulloret kombëtare, dhe për miratimin e VNM-së para disbursimit të parë	Miratimi i VNM-së ose ekuivalenti të jetë në funksion; lejet të jenë në funksion dhe projekti të jetë në përputhje me planin e zhvillimit hapësinor.
1.3	Të sigurohet që dokumentet dhe kontratat e tenderit të kontraktorit EPC të nënstacionit përfshijnë klauzola specifike, në lidhje me çështjet e shëndetit dhe sigurisë, dhe mjedisore dhe sociale, duke përfshirë pajtueshmërinë me legjislacionin kombëtar, kërkesat e BERZH-it, PMMS-në dhe çdo kërkesë përkatëse në këtë PVMS.	Zbatimi i kërkesave të shëndetit dhe sigurisë, dhe mjedisore dhe sociale	BERZH KP1, Legjislacioni Kombëtar	OSHEE/OSSH	Para dhënies së tenderit dhe kontratës të nënstacionit	Të përfshihet në dokumentacionin e tenderit dhe kontratës

Nr.	Veprimi	Rreziqet mjedisore dhe sociale (përgjegjësia/përfitimet)	Kërkesa (legjislative, BERZH KP) praktika më e mirë	Burimet, nevojat për investime, përgjegjësia	Plani kohor	Kriteret e objektivit dhe vlerësimit për zbatimin e suksesshëm
1.4	Të kërkohet që kontraktori i EPC-së së nënstacionit të përgatisë dhe zbatojë një plan menaxhimi mjedisor dhe social të ndërtimit (PMMSN) për të menaxhuar dhe zbutur ndikimet dhe rreziqet M & S të Projektit. PMMSN-ja duhet të përfshijë masat e identifikuara në dokumentacionin kombëtar të lejeve (p.sh., VNM), rezultatet e studimeve të detajuara të projektimit dhe çdo masë shtesë pas zbatimit të veprimeve të PMMSN-së. PMMSN-ja duhet të miratohet nga OSSH-ja dhe të zbatohet para fillimit të punës.	Zbatimi i kërkesave të shëndetit dhe sigurisë, dhe mjedisore dhe sociale	BERZH KP1, Legjislacioni Kombëtar	Kontraktori me kërkesë të OSSH-së	Gjatë projektimit të detajuar dhe para fillimit të ndërtimit	PMMSN-ja të jetë përgatitur nga kontraktori EPC dhe të jetë miratuar nga OSSH-ja. PMMSN-ja të jetë zbatuar nga kontraktori EPC.



ESR2: Puna dhe kushtet e punës						
2.1	Të kryhen auditime tremujore të stafit të kontraktorëve dhe nënkontraktorëve për të verifikuar që njerëzit që punojnë për projektin e nënstacionit janë punësuar ligjërisht, në përputhje me legjislacionin shqiptar dhe në përputhje me KP2.	Marrëdhënie dhe menaxhim i përmirësuar punonjës/kontraktor; tregues i hershëm i problemeve të fuqisë punëtore	BERZH KP2, Legjislacioni Kombëtar	OSHEE/OSSH Konsulent i jashtëm (mbështetje për bashkëpunim teknik të ofruar nga BERZH-i)	Qershor 2026	Programi i auditimit të jetë përgatitur dhe auditimet e para tremujore të jenë kryer.

Nr.	Veprimi	Rreziqet mjedisore dhe sociale (përgjegjësia/përfitimet)	Kërkesa (legjislative, BERZH KP) praktika më e mirë)	Burimet, nevojat për investime, përgjegjësia	Plani kohor	Kriteret e objektivit dhe vlerësimit për zbatimin e suksesshëm
ESR3: Efikasiteti i burimeve dhe parandalimi, dhe kontrolli i ndotjes						
3.1	Të shqyrtohen substancat dhe materialet e rrezikshme që përdoren gjatë operacioneve ekzistuese, duke përfshirë PCB-të në transformatorë dhe të përcaktohet nëse mund të përdoren substanca dhe materiale alternative më pak të rrezikshme. Kur nuk ka alternativa, të kryhet një vlerësim i rrezikut dhe të zbatohen masat e nevojshme të menaxhimit dhe zbutjes, duke përfshirë procedurat e asgjësimit të mbeturinave.	Shmangia dhe zbutja e ndikimeve mjedisore	BERZH KP3, Standardet mjedisore substanciale të BE-së, Legjislacioni Kombëtar.	OSSH Mbështetje Konsulente nga BERZH – Vlerësimi 25 (identifikim); 25 mijë për strategji/plan menaxhimi.	Fundi i dhjetorit 2027	
3.2	Të zbatohen rekomandimet e studimit për zëvendësimin e SF6 dhe ato të përfshihen në projektin e detajuar. Të projektohet nënstacioni për të funksionuar me një alternativë ndaj SF6, duke përfshirë një tretësirë të përzier me përzierje minimale të gazrave serrë me potencial më të ulët të ngrohjes globale.	Shmangia e ndikimeve mjedisore përmes projektimit	BERZH KP3, Standardet mjedisore substanciale të BE-së	Konsulent projektimi/kontraktorë EPC të OSHEE/OSSH, me kërkesë të OSSH-së	Gjatë projektimit të nënstacionit dhe para ekspertizës shtetërore dhe miratimit të projektimit përfundimtar	Nënstacion GIS SF6 me tretësirë të lirë/të përzier me përzierje minimale të gazrave serrë
3.3	Të kryhet një vlerësim i ndikimit të zhurmës gjatë projektimit të detajuar për të përcaktuar emetimet e zhurmës dhe masat	Shmangia e ndikimeve mjedisore përmes projektimit	BERZH KP3, Standardet mjedisore substanciale të BE-së, Legjislacioni Kombëtar.	Konsulent projektimi/kontraktorë EPC, me kërkesë të OSSH-së	Gjatë projektimit të nënstacionit dhe para ekspertizës shtetërore dhe miratimit të projektimit përfundimtar	Masat për zbutjen e zhurmës të jenë zbatuar



e kërkuara zbutëse, në përputhje me legjislacionin kombëtar, standardet e OBSH-së dhe udhëzimet e KNF-së për mjedisin dhe sigurinë (cilado që të jetë më rigoroze) si për zhurmën në punë ashtu edhe për atë mjedisore.						
---	--	--	--	--	--	--

Nr.	Veprimi	Rreziqet mjedisore dhe sociale (përgjegjësia/përfitimet)	Kërkesa (legjislative, BERZH KP) praktika më e mirë	Burimet, nevojat për investime, përgjegjësia	Plani kohor	Kriteret e objektivit dhe vlerësimit për zbatimin e suksesshëm
ESR 4: Shëndeti dhe siguria						
4.1	Të kryhen vlerësime të rrezikut fizik nga klima në të gjitha vendndodhjet e CAPEX të përdorura, të kryhen kontrole të materialitetit dhe të përshtatet dizajni i Projektit për të siguruar qëndrueshmërinë e investimeve ndaj klimës në të ardhmen.	Përmirësimi i qëndrueshmërisë ndaj klimës, duke adresuar rreziqe të tilla si: përmytjet, ngjarjet ekstreme të nxehtësisë dhe rrëshqitjet e tokës.	BERZH KP4, Përcaktimi i Marrëveshjes së Parisit për objektivat e përshtatjes	OSHEE me mbështetjen e konsulentit	Fundi i 2026	Identifikimi i rreziqeve fizike klimatike materiale (p.sh. përmytjet ose ngjarjet ekstreme të nxehtësisë) dhe përfshirja e masave të përshtatshme të projektimit për t'i adresuar ato.
4.2	Të përfshihen bazat e projektimit të sigurisë dhe mjedisit (BoD) në dokumentacionin e tenderit dhe të sigurohet si pjesë e projektimit të detajuar që: i. kërkesat minimale për shmangien dhe nëse nuk ka, zbutje praktike të ndikimeve tek personeli dhe komunitetet lokale; ii. projektimi i nënstacionit mbulon kërkesat kombëtare, BERZH ESP dhe praktikatat e mira ndërkombëtare, duke përfshirë sigurinë nga zjarri (p.sh. NFPA 850); aksesin dhe daljen normale dhe emergjente; rreziqet natyrore si tërmetet dhe përmytjet; përmbajtjen e materialeve të rrezikshme (p.sh. vaji i transformatorit); fushat elektromagnetike (si për punëtorët ashtu edhe për publikun) etj. Gjatë projektimit të detajuar, të zbatohet BoD dhe të kryhet një vlerësim i rrezikut për shëndetin, sigurinë dhe mjedisin, dhe të përgatiten masa zbutëse, në përputhje me hierarkinë zbutëse për projektimin dhe funksionimin e nënstacionit. Të kryhet një shqyrtim i pavarur i projektimit të detajuar për të siguruar që masat e mësipërme janë përfshirë.	Zbatimi i hierarkisë së zbutjes	BERZH KP4, Legjislacioni Kombëtar.	OSHEE me mbështetjen e konsulentit teknik Kontraktori EPC me kërkesë të OSSH-së	Gjatë procesit të tenderit dhe projektimit të detajuar të nënstacionit dhe para ekspertizës shtetërore, dhe miratimit të projektimit të përfundimtar	Baza e projektimit të jetë zhvilluar dhe të jetë përfshirë në dokumentacionin e tenderit, zbatimin gjatë ndërtimit dhe verifikimin gjatë vënies në punë/operimit paraprak. Projektimi të jetë në përputhje me standardet Vlerësimi i rrezikut dhe zbutjet të jenë përfshirë në planin e menaxhimit të sigurisë së shëndetit (PMSSH) të projektimit dhe operimit.



Nr.	Veprimi	Rreziqet mjedisore dhe sociale (përgjegjësia/përfitimet)	Kërkesa (legjislative, BERZH KP) praktika më e mirë	Burimet, nevojat për investime, përgjegjësia	Plani kohor	Kriteret e objektivit dhe vlerësimit për zbatimin e suksesshëm
4.3	Kontraktori EPC t'i kërkohej të emërojë një menaxher të SHSM-së (mjedisit shëndetit dhe sigurisë) që do të jetë përgjegjës për zbatimin e PMMSN-së.	Kapaciteti i kontraktorit për shëndetin & sigurinë	BERZH KP4	Kontraktori, me kërkesë të OSSH-së	Në funksion para mobilizimit dhe për kohëzgjatjen e periudhës së ndërtimit	Kërkesa të jetë përfshirë në dokumentacionin e tenderit. Menaxheri i SHMS-së të jetë mobilizuar nga kontraktori.
4.4	Plani i menaxhimit të shëndetit dhe sigurisë (ndërtim) Kontraktori EPC të përgatisë dhe zbatojë një plan menaxhimi të shëndetit dhe sigurisë që përmbush legjislacionin shqiptar dhe kërkesat KP2 dhe KP4 për periudhën e ndërtimit (të përfshira në PMMSN të kontraktorit EPC). Plani do të përgatitet nga kontraktori EPC para fillimit të punimeve dhe do t'i nënshtrohet miratimit të OSSH-së.	Zbatimi i kërkesave të shëndetit dhe sigurisë	BERZH KP4, Legjislacioni Kombëtar.	Kontraktori, me kërkesë të OSSH-së	Gjatë projektimit të detajuar dhe para fillimit të ndërtimit	Plani i menaxhimit të shëndetit dhe sigurisë në punë të jetë përgatitur nga kontraktori EPC dhe të jetë miratuar nga OSHEE-ja. Plani i menaxhimit të shëndetit dhe sigurisë në punë të jetë zbatuar nga kontraktori EPC.
4.5	Plani i menaxhimit të shëndetit dhe sigurisë (veprimi). Kontraktori EPC duhet të përgatisë dhe OSHEE/OSSH duhet të zbatojë një plan të shëndetit dhe sigurisë që përmbush legjislacionin shqiptar dhe kërkesat KP2 dhe 4 për periudhën e operimit të nënstacionit. Plani do të përgatitet nga kontraktori EPC para fillimit të operimit dhe do t'i nënshtrohet miratimit të OSHEE/OSSH. Ky plan do të përfshijë një plan reagimi ndaj emergjencave në rast zjarri ose emergjencash të tjera në nënstacion.	Zbatimi i kërkesave të shëndetit dhe sigurisë	BERZH KP4 Legjislacioni Kombëtar.	Kontraktori, me kërkesë të OSSH-së	Para fillimit të funksionimit. Zbatuar gjatë funksionimit të nënstacionit.	Plani i menaxhimit të shëndetit dhe sigurisë në punë të jetë përgatitur nga kontraktori EPC dhe të jetë miratuar nga OSHEE-ja. Plani i menaxhimit të shëndetit dhe sigurisë në punë të jetë zbatuar nga kontraktori EPC.

Nr.	Veprimi	Rreziqet mjedisore dhe sociale (përgjegjësia/përfitimet)	Kërkesa (legjislative, BERZH KP) praktika më e mirë	Burimet, nevojat për investime, përgjegjësia	Plani kohor	Kriteret e objektivit dhe vlerësimit për zbatimin e suksesshëm
4.6	Të përfshihen ndikimet dhe zbutjet e shëndetit dhe sigurisë së komunitetit për nënstacionin në planet e menaxhimit të shëndetit dhe sigurisë (ndërtim dhe funksionim), në konsultim me komunitetin lokal, përdoruesit e zonës lokale dhe autoritetet lokale. Plani duhet të identifikojë rreziqet e mundshme dhe të përfshijë	Zbutja e ndikimeve të shëndetit dhe sigurisë në komunitet	BERZH KP4	Kontraktori, me kërkesë të OSSH-së	Para fillimit të ndërtimit dhe funksionimit	Shëndeti dhe siguria e komunitetit të jenë përfshirë në planet e menaxhimit të shëndetit dhe sigurisë në punë në fazën e ndërtimit dhe funksionimit



	politika, procedura dhe kontrole për t'i zburat ato, si dhe masa për monitorim dhe raportim, dhe duhet të përditësohet pas rezultateve të studimeve të projektimit të shënuara në këtë PVMS.					
4.7	Të kryhet një audit i sigurisë nga zjarri dhe të jetë para operimit nga një konsulent ekspert i pavarur për të shqyrtuar zbatimin e projektimit dhe për t'u siguruar që ai përputhet me kërkesat kombëtare, BERZH ESP dhe praktikat e mira ndërkombëtare (NFPA 850).	Siguri mbi projektimin për të përmbushur standardet e duhura të shëndetit dhe sigurisë, dhe standardet për mjedisin dhe sigurinë	BERZH PR4, Legjislacioni Kombëtar GIP.	OSHEE/OSSH mbështetje nga konsulenti	Gjatë projektimit të nënstacionit dhe para ekspertizës shtetërore dhe miratimit të projektimit përfundimtar	Rishikimi i pavarur të jetë ndërmarrë dhe rezultatet të jenë zbatuar
ESR5:	Marrja e tokës, kufizimet në përdorimin e tokës dhe zhvendosja e detyruar					
ESR8:	Trashëgimia kulturore					
8.1	Të sigurohet që kontraktori dhe kontraktorët e nënstacionit mbi CAPEX të angazhuara të zhvillojnë dhe zbatojnë një procedurë për gjetje të rastësishme që mbulon, të paktën: kuadrin ligjor për trashëgiminë kulturore; procesin që duhet ndjekur në rast të gjetjeve të rastësishme; rolet dhe përgjegjësitë për zbatimin e procedurës dhe një prezantim për të gjithë punëtorët, përfshirë stafin e Projektit, kontraktorët dhe agjencitë qeveritare.	Vlerësimi dhe menaxhimi i ndikimeve dhe rreziqeve mbi trashëgiminë kulturore	BERZH KP8, Legjislacioni Kombëtar.	Kontraktorët, me kërkesë të OSSH-së	Procedura në funksion para ndërtimit dhe të zbatohet gjatë ndërtimit	Kërkesa të jetë përfshirë në tenderin dhe kontratën EPC. Procedura të jetë në funksion.

Nr.	Veprimi	Rreziqet mjedisore dhe sociale (përgjegjësia/përfitimet)	Kërkesa (legjislative, BERZH KP) praktika më e mirë	Burimet, nevojat për investime, përgjegjësia	Plani kohor	Kriteret e objektivit dhe vlerësimit për zbatimin e suksesshëm
ESR 10: Angazhimi i aksionerit						
10.1	Zhvillimi dhe zbatimi i një mekanizmi të përshtatshëm për ankesat e komunitetit për ndërtimin e nënstacionit. Ekzistenca dhe funksionimi i mekanizmit të ankesave duhet t'u komunikohet personave të prekur nëpërmjet një numër kanalesh dhe të përforcohet përmes aktiviteteve të angazhimit të palëve të interesit.	Angazhimi me komunitetin dhe palët e tjera të interesit	BERZH KP10, Legjislacioni Kombëtar.	Kontraktori me kërkesë të OSSH-së	Mekanizmi në funksion para ndërtimit	Mekanizmi i ankesave të jetë në funksion dhe të jetë publikuar në nivel lokal.
10.2	Të përgatitet dhe publikohet një përmbledhje joteknike (NTS) të Projektit të nënstacionit në faqen e internetit të OSHEE-së dhe në nivel lokal. Të zhvillohet një takim publik me palët e interesuara para projektimit të detajuar për të siguruar që reagimet e palëve të interesit të përfshihen në projektimin e detajuar.	Angazhimi me komunitetin dhe palët e tjera të interesit	BERZH KP 10, Udhëzim i BERZH-it mbi mekanizmat e ankesave, Legjislacioni Kombëtar.	OSHEE/OSSH me mbështetje konsulente Kontraktori	Para nënshkrimit të Projektit	NTS-ja të jetë zbuluar dhe takimi me publikun të jetë mbajtur



Draft konfidencial
Objekt ndryshimi

ref: c re gci ots 8000
Data e draftit: 29.5.25

(Numri i veprimit 55982)

MARRËVESHJE GARANCIE
(Projekti i nënstacionit të Tiranës
nga OSHEE-ja)

NDËRMJET RËPUBLIKËS SË SHQIPËRISË
DHE BANKËS EVROPIANE PËR
RINDËRTIM DHE ZHVILLIM

Kjo draft-Marrëveshje Garancie është përgatitur vetëm për qëllime diskutimi paraprak.

Mund të shtohen angazhime shtesë dhe teksti ekzistues i nënshtrohet ndryshimit dhe miratimit përfundimtar nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim.

Datë [_____]

Draft konfidencial
Objekt ndryshimi

ref: c re gci ots 8000
Data e Draftit: 29.5.25

TABELA E LËNDËS

NENI I - TERMAT DHE KUSHTET
STANDARDE; PËRKUFIZIMET

Seksioni 1.01. Përfshirja e termave dhe kushteve standarde

Seksioni 1.02. Përkufizimet

Seksioni 1.03. Interpretimi

NENI II - GARANCIA, DETYRIME TË
TJERA

Seksioni 2.01. Garancia

Seksioni 2.02. Përmbushja e Projektit

Seksioni 2.03. Detyrime të tjera

NENI III - TË NDRYSHME

Seksioni 3.01. Njoftimet

Seksioni 3.02. Opinioni ligjor

MARRËVESHJE GARANCIE

Marrëveshje e datës [_____] ndërmjet Republikës së Shqipërisë (Garantuesi) dhe Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (Banka).

PRAMBULË

duke pasur parasysh se Garantuesi dhe Operatori i Shpërndarjes së Energjisë Elektrike sh.a. kanë kërkuar ndihmë nga Banka për financimin e një pjese të Projektit;

duke pasur parasysh se në bazë të një marrëveshje huaje të datës së kësaj Marrëveshjeje, të lidhur ndërmjet Operatorit të Shpërndarjes së Energjisë Elektrike sh.a. si Huamarrësi dhe Bankës (“Marrëveshja e Huas”, siç përcaktohet në termat dhe kushtet standarde), Banka ka rënë dakord t’i japë Huamarrësit një hua në shumën 22.5 milionë euro, në bazë të termave dhe kushteve të përcaktuara ose të referuara në Marrëveshjen e Huas, por vetëm me kushtin që Garantuesi të garantojë detyrimet e Huamarrësit sipas marrëveshjes së huas, siç parashikohet në këtë Marrëveshje; dhe

duke pasur parasysh se Garantuesi, duke pasur në konsideratë lidhjen nga Banka të marrëveshjes së huas me Huamarrësin, ka rënë dakord të garantojë këto detyrime të Huamarrësit.

tashmë, si rrjedhojë palët bien dakord si më poshtë:

Neni I

Termat dhe kushtet standarde;
përkufizimet

Seksioni 1.01. Përfshirja e termave dhe kushteve standarde

Të gjitha dispozitat e termave dhe kushteve standarde të Bankës, të datës 1 maj 2025, janë të përfshira dhe zbatohen në këtë Marrëveshje me të njëjtën fuqi dhe efekt sikur të ishin të përcaktuara plotësisht këtu, megjithatë, sipas ndryshimeve të përcaktuara në Marrëveshjen e huas.

Seksioni 1.02. Përkufizimet

Kudo që përdoren në këtë Marrëveshje (duke përfshirë Preambulën), përveç kur specifikohet ndryshe ose kur konteksti e kërkon ndryshe, termat e përcaktuara në preambulë kanë kuptimet përkatëse që u jepen aty, termat e përcaktuar në termat dhe kushtet standarde dhe Marrëveshjen e Huas kanë kuptimet përkatëse që u jepen aty dhe termi i mëposhtëm ka këtë kuptim:

“Përfaqësues i Autorizuar i Garantuesit” nënkupton ministrin e Financave të Garantuesit.

Seksioni 1.03. Interpretimi

Në këtë Marrëveshje, një referencë ndaj një neni ose seksioni të specifikuar do të interpretohet, përveç kur përcaktohet ndryshe në këtë Marrëveshje, si referencë ndaj atij neni ose seksioni të specifikuar të kësaj Marrëveshjeje.



Neni II

Garancia; detyrimet e tjera**Seksioni 2.01. Garancia**

Garantuesi garanton në mënyrë të pakushtëzuar, si obligues kryesor dhe jo thjesht si garantues, pagesën e duhur dhe rigoroze të çdo dhe të gjitha shumave të kërkueshme në bazë të Marrëveshjes së Huas, qoftë në maturimin e deklaruar, me përshpejtim ose ndryshe, dhe përmbushjen rigoroze të të gjitha detyrimeve të tjera të Huamarrësit, të gjitha siç parashikohen në Marrëveshjen e Huas.

Seksioni 2.02. Përmbushja e Projektit

Pa cenuar përgjithësinë e ndonjë dispozite tjetër të kësaj Marrëveshjeje ose termave dhe kushteve standarde, sa herë që ka shkak të arsyeshëm dhe konstatohet se huamarrësi nuk ka fondet e mjaftueshme në dispozicion, edhe duke përfshirë përpjekjet shtesë për sigurimin e tyre, do të jenë të pamjaftueshme për të përmbushur shpenzimet e vlerësuara të kërkuara për kryerjen e Projektit, Garantuesi do të ndërmarrë menjëherë masat e pajtueshme me bankën përfshirë, pa kufizim, hapat e nevojshëm dhe miratimet e parashikuara në kuadrin ligjor përkatës, për t'i siguruar Huamarrësit, ose për t'i bërë Huamarrësit t'i sigurohen ato fonde që nevojiten për të përmbushur këto shpenzime dhe kërkesa.

Seksioni 2.03. Detyrimet e tjera

Garantuesi:

a) siguron që Huamarrësi të përmbushë plotësisht secilin prej detyrimeve të tij sipas Marrëveshjes së Huas;

b) siguron që asnjë veprim që do të pengonte ose ndërhynte në: i. ekzekutimin e Projektit; ose ii. përmbushjen e detyrimeve të Huamarrësit në lidhje me Projektin, nuk ndërmerret ose nuk lejohet të ndërmerret nga Garantuesi ose ndonjë agjenci ose autoritet shtetëror përkatës, ose ndonjë nga nënndarjet e tyre përkatëse, ose ndonjë nga subjektet në zotërim dhe të kontrolluara nga, ose që veprojnë për llogari ose në interes të ndonjërit prej tyre; dhe

c) Banka dhe Garantuesi do të bashkëpunojnë në mirëbesim për të shmangur çdo pengesë apo ndërhyrje që do të ndikonte në ushtrimin e kompetencave kushtetuese ose funksioneve publike të Garantuesit, në përputhje me parimin e sovranitetit shtetëror.

Neni III

Të ndryshme**Seksioni 3.01. Njoftimet**

Adresat e mëposhtme janë specifikuar për qëllimet e seksionit 10.01 të termave dhe kushteve standarde, përveçse çdo njoftim do të konsiderohet se është dorëzuar dorazi, me postë ose në format pdf ose të ngjashëm me postë elektronike.

Për Garantuesin:

Ministri i Financave i Shqipërisë

Ministria e Financave

Bulv. Dëshmorët e Kombit

Tiranë, Shqipëri

Në vëmendje të: Ministrisë së Financave

Telefon: +35542228405

Email: sekretariamin@financa.gov.al

Për BERZH-in:

Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim

5 Bank Street

London E14 4BG

United Kingdom (Mbretëria e Bashkuar)

Në vëmendje të: Shërbimeve të biznesit/veprimi nr. 55982

Telefon: +44 20 7338 6000

Email: bankingservices@ebrd.com

Seksioni 3.02. Opinioni ligjor

Për qëllime të seksionit 9.03(b) të termave dhe kushteve standarde dhe në përputhje me seksionin 6.02 (b) të Marrëveshjes së Huas, opinioni ose opinionet e këshilltarit do të jepen në emër të Garantuesit nga ministri i Drejtësisë.

ne dëshmi të kësaj, palët e kësaj Marrëveshjeje, duke vepruar nëpërmjet përfaqësuesve të tyre të autorizuar sipas rregullave, kanë siguruar që kjo Marrëveshje të nënshkruhet në katër kopje dhe të dorëzohet në Tiranë, Shqipëri, që nga data dhe viti të shkruar më sipër.

REPUBLIKA E SHQIPËRISË

Nga: _____

Emri:

Titulli:

BANKA EVROPIANE PËR RINDËRTIM DHE ZHVILLIM

Nga: _____

Emri:

Titulli:



EXECUTION VERSION

(Operation Number 55982)

LOAN AGREEMENT

(OSHEE Tirana Substation project)

between

OPERATORI I SHPERNDARJES SE ENERGJISE ELEKTRIKE SH.A.

and

**EUROPEAN BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT**

Dated 27 March 2026



TABLE OF CONTENTS

ARTICLE I - STANDARD TERMS AND CONDITIONS; DEFINITIONS

- Section 1.01. Incorporation of Standard Terms and Conditions.
- Section 1.02. Definitions
- Section 1.03. Interpretation

ARTICLE II - PRINCIPAL TERMS OF THE LOAN

- Section 2.01. Amount and Currency
- Section 2.02. Other Financial Terms of the Loan
- Section 2.03. Direct Drawdowns.

ARTICLE III - EXECUTION OF THE PROJECT

- Section 3.01. Other Affirmative Project Covenants
- Section 3.02. Project Implementation Unit
- Section 3.03. Procurement
- Section 3.04. Environmental and Social Compliance Covenants
- Section 3.05. Consultants
- Section 3.06. Reporting Frequency and Submission Requirements

ARTICLE IV - FINANCIAL AND OPERATIONAL COVENANTS

- Section 4.01. Financial Records and Reports
- Section 4.02. Negative Financial Covenants
- Section 4.03. Other Financial Covenants
- Section 4.04. Conduct of Business and Operations

ARTICLE V - SUSPENSION; ACCELERATION; CANCELLATION

- Section 5.01. Suspension
- Section 5.02. Acceleration of Maturity

ARTICLE VI - EFFECTIVENESS

- Section 6.01. Conditions Precedent to Effectiveness
- Section 6.02. Legal Opinions
- Section 6.03. Termination for Failure to Become Effective

ARTICLE VII - MISCELLANEOUS

- Section 7.01. Notices

SCHEDULE 1 - DESCRIPTION OF THE PROJECT

SCHEDULE 2 - CATEGORIES AND DRAWDOWNS

SCHEDULE 3 - GREEN PROJECT MONITORING PLAN

SCHEDULE 4 – ENVIRONMENTAL AND SOCIAL ACTION PLAN



LOAN AGREEMENT

AGREEMENT dated 21 March 2026 between **OPERATORI I SHPERNDARJES SE ENERGJISE ELEKTRIKE SH.A.** (the "Borrower") and **EUROPEAN BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT** (the "Bank").

PREAMBLE

WHEREAS, the Bank has been established to provide financing for specific projects to foster the transition towards open market-oriented economies and to promote private and entrepreneurial initiative in certain countries committed to and applying the principles of multiparty democracy, pluralism and market economics;

WHEREAS, the Borrower intends to implement the Project as described in Schedule 1 which is designed to assist the Borrower in financing the construction of a new electricity substation in Tirana;

WHEREAS, the Republic of Albania and the Borrower have requested assistance from the Bank in financing part of the Project, such funds being in addition to the financing provided in a loan agreement between the Bank and the Borrower dated 8 September 2021 (OpID 52360) (the "2021 Loan");

WHEREAS, pursuant to a guarantee agreement dated on or about the date hereof between the Republic of Albania as Guarantor and the Bank (the "Guarantee Agreement" as defined in the Standard Terms and Conditions), the Guarantor shall guarantee the obligations of the Borrower under this Agreement; and

WHEREAS, the Bank has agreed on the basis of, *inter alia*, the foregoing to make a loan to the Borrower in the amount of EUR 22.5 million, subject to the terms and conditions set forth or referred to in this Agreement.

NOW, THEREFORE, the parties hereby agree as follows:

ARTICLE I - STANDARD TERMS AND CONDITIONS; DEFINITIONS

Section 1.01. Incorporation of Standard Terms and Conditions

All of the provisions of the Bank's Standard Terms and Conditions dated 1 May 2025 are hereby incorporated into and made applicable to this Agreement with the same force and effect as if they were fully set forth herein.

Section 1.02. Definitions

Wherever used in this Agreement (including the Preamble and Schedules), unless stated otherwise or the context otherwise requires, the terms defined in the Preamble have



the respective meanings given to them therein, the terms defined in the Standard Terms and Conditions have the respective meanings given to them therein and the following terms have the following meanings:

"Authorisation"	means any consent, registration, filing, agreement, notarisation, certificate, license, approval, permit, authority or exemption from, by or with any Governmental Authority, whether given or withheld by express action or deemed given or withheld by failure to act within any specified time period and all corporate, creditors' and shareholders' approvals or consents.
"Borrower's Authorised Representative"	means the General Director of the Borrower.
"ClientNet"	means the Bank's online portal for the transmission of documents and information between the Bank and its clients, and any replacement website as the Bank may from time to time notify the Borrower.
"Core Supplier"	means those suppliers and sub-suppliers who provide goods, equipment or materials essential to the Project.
"EBRD Procurement Rules"	means the Procurement Policies and Rules for Projects Financed by the European Bank for Reconstruction and Development dated 15 May 2022, unless otherwise agreed in writing by the parties hereto.
"Enforcement Policy and Procedures"	means the Bank's Enforcement Policy and Procedures dated 4 October 2017.
"Environmental and Social Action Plan"	means the plan of environmental and social mitigation and improvement measures a copy of which is attached hereto as Schedule 4, as such plan may be amended from time to time with the prior written consent of the Bank in accordance with Section 3.04(e).
"Environmental and Social Law"	means any applicable law in any relevant jurisdiction, concerning the protection of the environment, workers, communities or project affected people.
"Environmental and Social Matter"	means any matter that is the subject of any Environmental and Social Law, any Environmental and Social Requirement or the Environmental and Social Action Plan.



"Environmental and Social Requirements"	means Environmental and Social Requirements 1 through 8 and 10 (or, as the context may require, any one of such Environmental and Social Requirements) of the Environmental and Social Requirements dated 22 October 2024 and related to EBRD's Environmental and Social Policy dated 22 October 2024.
"Fiscal Year"	means the Borrower's fiscal year commencing on 1 January of each year.
"Governmental Authority"	means the government of the Guarantor, or of any political subdivision thereof, whether state, regional or local, and any agency, authority, branch, department, regulatory body, court, central bank or other entity exercising executive, legislative, judicial, taxing, regulatory or administrative powers or functions of or pertaining to government or any subdivision thereof (including any supra-national bodies), and all officials, agents and representatives of each of the foregoing.
"Green Project Monitoring Plan"	means the plan agreed with the Bank, specifying the key performance indicators relating to green economy transition, climate risk, and alignment with the goals of the international treaty adopted at the 21 st session of the Conference of Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change (FCCC/CP/2015/10/Add.1), set out in Schedule 3, as such plan may be amended from time to time with the prior written consent of the Bank.
"Independent Environmental and Social Consultant"	means a firm of consultants as may be selected from time to time by the Bank.
"Loan Currency"	means Euro.
"PIU"	means the project implementation unit referred to in Section 3.02.
"Statutes"	means the charter, by-laws, and other constitutive documents of a company.

**Section 1.03. Interpretation**

In this Agreement, a reference to a specified Article, Section or Schedule shall, except where stated otherwise in this Agreement, be construed as a reference to that specified Article or Section of, or Schedule to, this Agreement.

ARTICLE II - PRINCIPAL TERMS OF THE LOAN**Section 2.01. Amount and Currency**

The Bank agrees to lend to the Borrower, on the terms and conditions set forth or referred to in this Agreement, the amount of EUR 22,500,000.

Section 2.02. Other Financial Terms of the Loan

(a) The Minimum Drawdown Amount shall be EUR 1,000,000, provided that the Borrower may request up to 10 drawdowns that are less than this amount to pay the charges of the consultants referred to in this Agreement.

(b) The Minimum Prepayment Amount shall be EUR 2,000,000.

(c) The Minimum Cancellation Amount shall be EUR 5,000,000.

(d) The Interest Payment Dates shall be 30 March and 30 September of each year.

(e) (1) The Borrower shall repay the Loan in 20 equal (or as nearly equal as possible) semi-annual instalments on 30 March and 30 September of each year, with the first Loan Repayment Date falling on the Interest Payment Date following the date on which this Agreement is declared effective, and the last Loan Repayment Date being the Interest Payment Date falling 9.5 years thereafter.

(2) Notwithstanding the foregoing, in the event that (i) the Borrower does not draw down the entire Loan amount prior to the first Loan Repayment Date specified in this Section 2.02.(e), and (ii) the Bank extends the Last Availability Date specified in Section 2.02.(f) below to a date which falls after such first Loan Repayment Date, then the amount of each drawdown made on or after the first Loan Repayment Date shall be allocated for repayment in equal amounts to the several Loan Repayment Dates which fall after the date of such drawdown (with the Bank adjusting the amounts so allocated as necessary so as to achieve whole numbers in each case). The Bank shall, from time to time, notify the Borrower of such allocations.

(f) The Last Availability Date shall be 31 January 2028, or such later date that the Bank may in its discretion establish and notify to the Borrower and the Guarantor.

(g) The rate of the Commitment Charge shall be 0.5% per annum.

(h) The Loan is subject to a Variable Interest Rate.

**Section 2.03. Direct Drawdowns**

- (a) The Available Amount may be drawn down from time to time in accordance with the provisions of Schedule 2 to finance (1) expenditures made (or, if the Bank so agrees, to be made) in respect of the reasonable cost of goods, works and services required for the Project, and (2) the Front-end Commission.
- (b) Notwithstanding Section 3.05(c) of the Standard Terms and Conditions, the Borrower has opted not to have the Front-end Commission paid out of the Available Amount and shall instead pay the Front-end Commission out of its own resources.
- (c) The payment of the Front-end Commission by the Borrower shall be made pursuant to Section 3.05(d) of the Standard Terms and Conditions. The amount the Front-end Commission shall be EUR 80,000 (notwithstanding the calculation provided in Section 3.05(a) of the Standard Terms and Conditions), which shall be paid in accordance with the Standard Terms and Conditions and this Agreement.

ARTICLE III - EXECUTION OF THE PROJECT**Section 3.01. Other Affirmative Project Covenants**

In addition to the general undertakings set forth in Article IV of the Standard Terms and Conditions, the Borrower shall, unless the Bank otherwise agrees take all action necessary to provide adequate funds for the completion of the Project.

Section 3.02. Project Implementation Unit

In order to coordinate, manage, monitor and evaluate all aspects of Project implementation, including the procurement of goods, works and services as well as consultancy services for the Project, the Borrower shall, unless otherwise agreed with the Bank, establish and at all times during execution of the Project operate a project implementation unit with adequate resources and suitably qualified personnel, under terms of reference acceptable to the Bank.

Section 3.03. Procurement

For purposes of Section 4.03 of the Standard Terms and Conditions, except as EBRD shall otherwise agree, the Borrower shall comply with, and ensure that all goods, works and services required for the Project and to be financed out of the proceeds of the Loan are procured in compliance with, the EBRD Procurement Rules, and the following shall apply:

- (a) Goods, works and services as well as consultancy services shall be procured through open competitive procedures.
- (b) For purposes of Section 3.03(a), the procedures for open competitive procedures, are set out in Section III of the EBRD Procurement Rules.



(c) All contracts shall be subject to the review procedures set out in the EBRD Procurement Rules and shall be subject to prior review by the Bank.

Section 3.04. Environmental and Social Compliance Covenants

Without limiting the generality of Sections 4.02(a), 4.04(a)(iii), and 5.02(c)(iii) of the Standard Terms and Conditions, the Borrower shall, unless the Bank otherwise agrees:

(a) Except as otherwise specified in the Environmental and Social Action Plan, the Borrower shall, and shall cause any contractor to, carry out the Project in accordance with the Environmental and Social Performance Requirements.

(b) The Borrower will cause each Core Supplier to take appropriate measures to adequately prevent and mitigate, in a manner satisfactory to EBRD, any risks in relation to Environmental and Social Matters associated with Core Suppliers identified during the initial risk assessment or ongoing monitoring of the Project.

(c) Except as otherwise specified in the Environmental and Social Action Plan, the Borrower shall, and shall cause any contractor to, ensure that environmental and/or social risks and impacts arising from Associated Facilities are managed and mitigated in accordance with applicable law, good international practice and the objectives of the Environmental and Social Requirements 1 to 8 and 10.

(d) Without limiting the foregoing, the Borrower shall diligently implement and adhere to the Environmental and Social Action Plan and monitor the implementation of such plan in accordance with the monitoring provisions contained in such plan.

(e) The Borrower and the Bank may from time to time agree to amend the Environmental and Social Action Plan in response to changes in the circumstances of the Project or the Borrower, unforeseen events and the results of monitoring. Without limiting the generality of the foregoing,

(1) if there is any adverse environmental or social impact or issue that was not foreseen by or contemplated in the Environmental and Social Action Plan either entirely or as to its severity,

(2) if any impact mitigation measure set out in the Environmental and Social Action Plan is not sufficient to eliminate or reduce any environmental or social impact to the level contemplated by the relevant Environmental and Social Requirements within the time frame set out in the Environmental and Social Action Plan, or

(3) if any material non-compliance with the Environmental and Social Action Plan or with any Environmental and Social Law has been identified by the Borrower, the Bank or an inspection from any regulatory or enforcement authority or by any audit conducted in accordance with Section 3.04(e),

the Borrower shall, as soon as reasonably practicable and subject to the consent of the Bank, develop and incorporate into the Environmental and Social Action Plan such additional or revised mitigation measures as may be necessary to achieve compliance



with the Environmental and Social Requirements, the Environmental and Social Action Plan or Environmental and Social Laws, in each case in a manner satisfactory to the Bank.

Section 3.05. Consultants

(a) In order to assist in the implementation of the Project, the Borrower shall, unless otherwise agreed with the Bank, employ or cause to be employed, as required, and use consultants whose qualifications, experience and terms of reference are satisfactory to the Bank.

(b) The Borrower shall provide, without charge, to any consultants engaged to assist in matters relating to the Project or the operations of the Borrower all facilities and support necessary for the carrying out of their functions, including office space, photocopying equipment and supplies, secretarial services and transportation, as well as all documents, materials and other information that may be relevant to their work.

Section 3.06. Reporting Frequency and Submission Requirements

(a) Commencing from the Effective Date, until the full amount of the Loan has been repaid or cancelled, the Borrower shall submit to the Bank annual reports on Environmental and Social Matters arising in relation to the Borrower or the Project, as referred to in Section 5.02(c)(iii) of the Standard Terms and Conditions, within 120 days after the end of the year being reported on. Such reports shall include information on the following specific matters:

- (1) information on compliance by the Borrower with the Environmental and Social Requirements as described in Section 3.04(a) and the implementation of the Environmental and Social Action Plan;
- (2) information on how the Borrower has monitored the compliance with the Environmental and Social Requirements and the Environmental and Social Action Plan by any contractor engaged for the Project and a summary of any material non-compliance by such contractor with the Environmental and Social Requirements and the Environmental and Social Action Plan and of any measures taken to remedy such non-compliance;
- (3) information on implementation of the stakeholder engagement plan and grievance mechanism required by Environmental and Social Requirement 10, including a summary of any grievances received and how such grievances were resolved;
- (4) information on compliance by the Borrower with Environmental and Social Laws in relation to the Project including a description of any claim, proceeding, order or investigation commenced or threatened against the Borrower, the status of any Authorisation required for the Project, the results of any inspection carried out by any regulatory authority, any violation of applicable laws, regulations or standards and any remedial action or fine relating to such violation, a summary of any material notice, report and other communication on Environmental and Social Matters relating to the Project submitted by the Borrower to any regulatory



authority and any other circumstances giving rise to liability of the Borrower for any Environmental and Social Matter;

(5) information on occupational health and safety management and the occupational health and safety record of the the Project including the rates of accidents, lost time incidents and near-misses, any preventive or mitigative measures taken or planned by the Borrower, change in security services retained for the Project, any staff training on occupational health and safety and any other initiatives in relation to occupational health and safety management which have been implemented or planned by the Borrower;

(6) a summary of any change in Environmental and Social Laws which may have a material effect on the Project;

(7) copies of any information on Environmental and Social Matters periodically submitted by the Borrower to the general public;

(8) information on the key performance indicators as specified in the Green Project Monitoring Plan; and

(b) The Borrower and EBRD may from time to time agree to amend the reporting template set out in Schedule 4 in response to changes in the circumstances of the Project, the Borrower or the Borrower's business and operations, unforeseen events and/or the results of monitoring.

(c) Commencing from the Effective Date, the Borrower shall submit the periodic Project reports referred to in Section 4.04(a)(v) of the Standard Terms and Conditions quarterly, within 120 days after the end of the period being reported on, until the Project has been completed. Such reports shall include the following specific features:

(1) The following general information:

(A) the physical progress accomplished in the implementation of the Project to the date of report and during the reporting period;

(B) actual or expected difficulties or delays in the implementation of the Project and their effect on the implementation schedule, and the actual steps taken or planned to overcome the difficulties and avoid delays;

(C) expected changes in the completion date of the Project;

(D) key personnel changes in the staff of the PIU, the consultants or the contractors;

(E) matters that may affect the cost of the Project; and

(F) any development or activity likely to affect the economic viability of any Part of the Project.

(2) A brief statement of the status of compliance with each of the covenants contained in this Agreement.



(d) Immediately upon the occurrence of any incident or accident relating to the Borrower or the Project which has or is likely to have a significant adverse effect on the environment, workers, or on public or occupational health or safety, the Borrower shall inform the Bank and promptly thereafter give the Bank notice thereof specifying the nature of such incident or accident and any steps and any corrective measures the Borrower is taking to remedy the same. The Borrower shall promptly inform EBRD, and keep EBRD informed of, any investigation being conducted by the Borrower in relation to such accident or incident and its outcome. Where an incident involves sensitive information in relation to a person or any risk of retaliation, the initial notice to the Bank shall not include any details of the identity of the persons involved. Without limiting the generality of the foregoing,

(1) an incident or accident relates to the Project if it occurs on any site used for the Project or, if it is caused by Project workers and/or facilities, equipment, vehicles or vessels used for or relating to the Project (whether or not being used on any site of the Project and whether or not being used by authorised or unauthorised persons);

(2) an incident or accident is considered to have a significant adverse effect on the environment or on public or occupational health or safety if:

(A) any applicable law requires notification of such incident or accident to any Governmental Authority,

(B) such incident or accident involves fatality of any person (whether or not such person is employed by the Borrower),

(C) more than one person (whether or not such persons are employed by the Borrower) has received serious injury requiring hospitalisation,

(D) such incident involves violence, bullying, intimidation, and/or exploitation or an allegation of violence, bullying, intimidation, and/or exploitation including any form of sexual exploitation and sexual abuse,

(E) such incident involves forced and child labour relating to the Project;

(F) such incident involves any form of retaliation; or

(G) such incident or accident has become, or is likely to become, public knowledge whether through media coverage or otherwise.

(e) The Borrower shall promptly notify the Bank of any significant protest or petition by workers or members of the public directed at or relating to the Borrower or the Project which might have a material adverse effect on the Borrower or the Project or which has become, or is likely to become, public knowledge through media coverage or otherwise. Within ten days following such notification, the Borrower shall submit a report satisfactory to the Bank specifying the outcome of the Borrower's investigation into such protest, and any steps taken, or proposed to be taken, by the Borrower to resolve the issues raised in the protest.



ARTICLE IV - FINANCIAL AND OPERATIONAL COVENANTS

Section 4.01. Financial Records and Reports

(a) The Borrower shall maintain procedures, records and accounts adequate to reflect, in accordance with internationally accepted accounting standards consistently applied, the operations and financial condition of the Borrower and its Subsidiaries, if any, and adequate to monitor and record the progress of the Project (including its costs and the benefits to be derived from it).

(b) The Borrower shall:

(1) have its records, accounts and financial statements (including its balance sheet, income statement and statement of changes in financial position, and notes thereon), and the records, accounts and financial statements of its Subsidiaries, for each Fiscal Year audited by independent auditors acceptable to the Bank in accordance with internationally accepted auditing principles and standards;

(2) furnish to the Bank as soon as available, but in any case, not later than six months after the end of each Fiscal Year:

(A) certified copies of its financial statements for such Fiscal Year as so audited;

(B) the report of such audit by such auditors of such scope and in such detail as the Bank may reasonably request; and

(C) a statement of all financial transactions between the Borrower and each of its Subsidiaries and Affiliates;

and

(3) furnish to the Bank such other information concerning such records, accounts and financial statements, and the audit thereof, as the Bank may from time to time reasonably request.

(c) The Borrower shall furnish to EBRD as soon as available, but in any case, not later than two months after the end of each semi-annual period and not later than three months after the end of the annual period of each Financial Year, certified copies of its financial statements for such semi-annual period and a management discussion and analysis of the results for such semi-annual or annual period, including the calculation set out in Section 4.03.

Section 4.02. Negative Financial Covenants

(a) The Borrower shall not, except as the Bank otherwise agrees, take any of the following actions and shall provide to the Bank all such information thereon as the Bank may reasonably request:



- (1) enter into any agreement or arrangement to guarantee or in any way or under any condition to become obligated for all or any part of any financial or other obligation of another person, including any Subsidiary or Affiliate;
 - (2) enter into any transaction with any person except in the ordinary course of business, on ordinary commercial terms and on the basis of arm's length arrangements, or establish any sole and exclusive purchasing or sales agency, or enter into any transaction whereby the Borrower might pay more than the ordinary commercial price for any purchase or might receive less than the full ex-works commercial price (subject to normal trade discounts) for its products or services;
 - (3) enter into any partnership, profit-sharing or royalty agreement or other similar arrangement whereby the Borrower's income or profits are, or might be, shared with any other person;
 - (4) (whether voluntarily or involuntarily) make any prepayment, repurchase or early redemption of any debt or make a repayment of any debt pursuant to any provision of any agreement or note which provides directly or indirectly for acceleration of repayment in time or amount, unless in any such case, if the Bank so requires, the Borrower contemporaneously makes a proportionate prepayment of the principal amount then outstanding of the Loan in accordance with the provisions of Section 3.07 of the Standard Terms and Conditions (except that the amount of any such prepayment shall not be subject to the Minimum Prepayment Amount requirements);
 - (5) sell, transfer, lease or otherwise dispose of all or a substantial part of its assets (whether in a single transaction or in a series of transactions, related or otherwise); or
 - (6) undertake or permit any merger, consolidation or reorganisation.
- (b) The Borrower shall not, unless it informs the Bank at least 30 days in advance, take any of the following actions and shall provide to the Bank all such information thereon as the Bank may reasonably request:
- (1) enter into any management contract or similar arrangement whereby its business or operations are managed by any other person, including any Subsidiary or Affiliate; or
 - (2) form any Subsidiary, or make or permit to exist loans or advances to, or deposits (except deposits in the ordinary course of business with reputable banks) with, other persons or investments in any person, including any Subsidiary or Affiliate; provided, however, that the Borrower shall be at liberty to invest in short-term investment grade marketable securities solely to give temporary employment to the Borrower's idle resources.

Section 4.03. Other Financial Covenants

Without limiting the generality of Section 4.02:



(a) the Borrower shall, at all times, maintain an EBITDA to Interest ratio of at least 5.0x, where "EBITDA" means profit or loss of the Borrower, for any relevant period, before (i) any interest, commissions, discounts and other financing fees and costs and any interest earned, (ii) any provision for taxation, and (iii) any depreciation on fixed assets and amortisation and any amounts attributable to amortisation of goodwill and other intangible assets; and

(b) All financial statements and financial calculations to be made under, or for the purposes of, this Section shall be made in accordance with International Financial Reporting Standards ("IFRS") based on consolidated financial statements.

Section 4.04. Conduct of Business and Operations

The Borrower shall, except as the Bank otherwise agrees:

(a) Conduct its business and operations in accordance with internationally recognised sound administrative, financial, engineering and other relevant standards and practices, and with due regard to all its principal operating policies;

(b) Promptly take all action within its powers to maintain its legal existence, to carry on its operations and to acquire, maintain and renew all rights, properties, powers, privileges and franchises that are necessary for the conduct of its business, including the carrying out of the Project;

(c) Not sell, lease or otherwise dispose of any of its assets that are required for the efficient carrying on of its operations or the disposal of which may prejudice its ability to perform satisfactorily any of its obligations under this Agreement;

(d) Promptly notify the Bank of any proposal to amend, suspend or repeal any provision of the Statutes and afford the Bank an adequate opportunity to comment on such proposal prior to taking any action thereon;

(e) Take out and maintain with responsible insurers, or make other provisions satisfactory to the Bank in respect of, insurance against such risks of loss, damage and liability and in such amounts as are consistent with appropriate practice; and

(f) At all times operate and maintain its plant, facilities, equipment and other property in good working order and, promptly as needed, make all necessary repairs and renewals thereof, all in accordance with sound business and financial practice.

ARTICLE V - SUSPENSION; ACCELERATION; CANCELLATION

Section 5.01. Suspension

The following are specified for purposes of Section 7.01(a)(xvii) of the Standard Terms and Conditions:



- (a) The legislative and regulatory framework applicable to the electricity sector in the territory of the Guarantor shall have been amended, suspended, abrogated, repealed or waived in a manner other than as approved by the Bank in writing;
- (b) The Statutes shall have been amended, suspended, abrogated, repealed or waived;
- (c) The Borrower shall have taken any of the actions referred to in Section 4.02(b) so as to affect materially and adversely the operations or the financial condition of the Borrower or its ability to carry out the Project or to perform any of its obligations under this Agreement;
- (d) Control of the Borrower shall have been transferred to a party other than the Guarantor.

Section 5.02. Acceleration of Maturity

The following are specified for purposes of Section 7.06(f) of the Standard Terms and Conditions: any of the events specified in Section 5.01 shall have occurred and be continuing without remedy for 30 days after notice thereof has been given by the Bank to the Borrower.

ARTICLE VI - EFFECTIVENESS

Section 6.01. Conditions Precedent to Effectiveness

The following are specified for purposes of Section 9.02(c) of the Standard Terms and Conditions as additional conditions to the effectiveness of this Agreement and the Guarantee Agreement:

- (a) Executed originals of this Agreement, the Guarantee Agreement and the legal opinions referred to in Section 6.02;
- (b) The Borrower has requested and the Bank has confirmed in writing the cancellation of EUR 14,500,000 of the undrawn amounts under the Tranche 2 of the 2021 Loan.

Section 6.02. Legal Opinions

- (a) For purposes of Section 9.03(a) of the Standard Terms and Conditions, the opinion or opinions of counsel shall be given on behalf of the Borrower by Head of the Borrower's legal department.
- (b) For purposes of Section 9.03(b) of the Standard Terms and Conditions, the opinion or opinions of counsel shall be given on behalf of the Guarantor by the Minister of Justice.

**Section 6.03. Termination for Failure to Become Effective**

The date 180 days after the date of this Agreement is specified for purposes of Section 9.04 of the Standard Terms and Conditions.

ARTICLE VII - MISCELLANEOUS**Section 7.01. Notices**

(a) The following addresses are specified for purposes of Section 10.01 of the Standard Terms and Conditions, except that any notice shall be deemed to be delivered if by hand, mail, or in pdf or similar format by electronic mail:

For the Borrower:

OPERATORI I SHPERNDARJES SE ENERGJISE ELEKTRIKE GROUP SH.A.
"Gjergj Fishta" Blvd, Nr.88, H.1, 1023,
Tirana, Albania

Attention: Redvin Marku
Email: redvin.marku@oshec.al

For EBRD:

EUROPEAN BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
5 Bank Street
London E14 4BG
United Kingdom
Attention: Banking Services / Operation No. 55982

Telephone: +44 20 7338 6000
Email: bankingservices@ebrd.com

(b) The Bank may invite the Borrower to register to use ClientNet or another form of electronic communication and, if the Borrower and the Bank agree to use ClientNet or such other form of electronic communication, any notice, application or other communication from the Borrower to the Bank or from the Bank to the Borrower (other than any notice, application or other communication that is required by this Agreement or any other Financing Agreement to be in an original, certified or hard copy), may, subject to the terms and conditions of ClientNet or such other form of electronic communication, be given or made by posting such notice, application or other communication on ClientNet or sent in accordance with the terms agreed concerning such other form of electronic communication.

(c) Any notice, application or other communication delivered by hand, airmail or facsimile transmission or via ClientNet or another agreed form of electronic communication will only be effective when actually received (or made available) in readable form, provided that any notice, application or other communication that is



received (or made available) after 5:00 p.m. in the place in which the party to whom the relevant notice, application or communication is sent has its address for the purpose of this Agreement shall be deemed only to become effective on the following day.

(d) The following are the names, titles and email addresses of the persons designated as the initial contacts of the Borrower for purposes of any invitation the Bank may send to the Borrower regarding ClientNet: Please note that group email addresses cannot be registered to use ClientNet therefore the email addresses listed below should be for individual persons only.

<i>Name</i>	<i>Title</i>	<i>E-mail address</i>	<i>Language - English, Russian, French</i>
Redvin Marku	Chief Financial Officer	Redvin.marku@oshee.al	English
Ela Nikaj	Director of Foreign Projects	Ela.nikaj@oshee.al	English

IN WITNESS WHEREOF, the parties hereto, acting through their duly authorised representatives, have caused this Agreement to be signed in four copies and delivered at Tirana, Albania as of the day and year first above written.

OPERATORI I SHPERNDARJES SE ENERGJISE ELEKTRIKE SH.A.

By:

Name:

Title:

[Signature]
Alban Hima
 Administrator OSHEE

EUROPEAN BANK

FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

By:

Name:

Title:

Ekatereina Solovova
ECED
 Head of Albania

**SCHEDULE 1 - DESCRIPTION OF THE PROJECT**

1. The purpose of the Project is to assist the Borrower to finance construction of a 110/20 kV distribution substation in Tirana, as further described in paragraph 2 below.

2. The Project consists of the following Parts, subject to such modifications thereof as the Bank and the Borrower may agree upon from time to time:

Part A: Capital Expenditures (Investment Components). Financing out of the proceeds of the Loan works, goods and services for the construction of a 110/20 KV electricity distribution substation in central Tirana.

Part B: Technical Cooperation (Consultancy Assignment): Consultancy support for project preparation, procurement, contracting and supervision of the envisaged works under Part A: Capital Expenditures.

3. The Project is expected to be completed by 31 January 2028.



SCHEDULE 2 - CATEGORIES AND DRAWDOWNS

1. The table attached to this Schedule sets forth the Categories, the amount of the Loan allocated to each Category and the percentage of expenditures to be financed in each Category.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 above, no Drawdown shall be made in respect of expenditures incurred prior to the date of the Loan Agreement.

Attachment to Schedule 2

Category	Amount of the Loan Allocated in the Loan Currency	Percentage of Expenditures to be Financed
(1) Works, goods and services for Part A and Part B of the Project	EUR 22,500,000	100% of contract value excluding any Taxes
(2) Front-end Commission	EUR 0.0	0%
Total	EUR 22,500,000	100%

SCHEDULE 3 - GREEN PROJECT MONITORING PLAN

The following Green indicators would be monitored through GPMP:

Reporting description (as agreed with the client)	KPI	Purpose of reporting KPI	Baseline and assumptions* (incl. Baseline absolute performance values) **	Reporting channel	Reporting frequency	First reporting due date
Total net technical losses reduction from the new substation		- GET	Baseline: 0 reduction: 159,744 kWh	- AESR	One-off (upon completion or commissioning of any physical assets)	12/2028
Design to ensure future climate resilience of the investment, as per the CRA already conducted.		PA alignment	No - Yes	- ESAP	Same frequency as the ESAP	12/2027



SCHEDULE 4 – ENVIRONMENTAL AND SOCIAL ACTION PLAN

This ESAP includes project specific actions. The ESAP agreed for the existing Project OP IDs 52360 and 55236 – Name, includes corporate actions which are under implementation by the Company and therefore have not been repeated here, however they remain applicable for this project also. Should the loan for ID 52360 and 55236 be completed without full closure of the ESAP actions, they will remain applicable and must be closed as part of this Project

No.	Action	Environmental & Social Risks (Liability/Benefits)	Requirement (Legislative, EBRD PR, Best Practice)	Resources, Investment Needs, Responsibility	Timetable	Target and Evaluation Criteria for Successful Implementation
ESR1	Assessment and Management of Environmental and Social risks and impacts					
1.1	Development of an ESMP for sub-station construction during further E&S due diligence	HS and E&S requirements implementation	EBRD National Legislation	OSHEE	Before construction	ESMP for sub-station in place
1.2	Obtain the EIA approval for the sub-station or preliminary EIA approval and decision of EIA not required; other ESHS related permits and ensure compatibility with relevant spatial development plan	Compliance with regulatory requirements	EBRD National Legislation	OSHEE/OSSH	As required by national regulations, and for EIA approval prior to first disbursement	EIA Approval or equivalent in place; permits in place and project is compatible with spatial development plan
1.3	Ensure that the sub-station EPC contractor tender documents and contracts include specific clauses regarding HS and E&S matters including compliance with national legislation, EBRD requirements, the ESMP and any relevant requirements in this ESAP	HS and E&S requirements implementation	EBRD National Legislation	OSHEE/OSSH	Prior to sub-station tender and contract award	Included in tender and contract documentation



No.	Action	Environmental & Social Risks (Liability/Benefits)	Requirement (Legislative, EBRD PR, Best Practice)	Resources, Investment Needs, Responsibility	Timetable	Target and Evaluation Criteria for Successful Implementation
1.4	Require the Sub-station EPC Contractor to develop and implement a Construction Environmental and Social Management Plan (CESMP) to manage and mitigate the E&S impacts and risks of the Project. The C-ESMP shall include measures identified in national permitting documentation (e.g. EIAs), the results of the detailed design studies and any additional measures following the implementation of the ESAP actions. The C-ESMP shall be approved by the OSSH and implemented before work commences.	HS and E&S requirements implementation	EBRD PR1 National Legislation	Contractor on OSSH's request	During detailed design and prior to the start of construction	C-ESMP prepared by the EPC contractor and approved by OSSH. C-ESMP implemented by the EPC contractor.
ESR2	Labour and Working Conditions					
2.1	Conduct quarterly audits of contractors and sub-contractors' staff to verify that people working for the substation project are legally hired in line with Albanian legislation and in accordance with PR2.	Improved employee/contractor relationship and management, early indication of workforce issues	EBRD PR2 National Legislation	OSHEE/OSSH External Consultant (TC Support provided by EBRD)	June 2026	Audit programme developed and first quarterly audits undertaken



No.	Action	Environmental & Social Risks (Liability/Benefits)	Requirement (Legislative, EBRD PR, Best Practice)	Resources, Investment Needs, Responsibility	Timetable	Target and Evaluation Criteria for Successful Implementation
ESR3	Resource Efficiency and Pollution Prevention and Control					
3.1	Conduct a review of hazardous substances and materials used during existing operations, including PCBs in transformers and determine whether alternative, less-hazardous, substances and materials can be adopted. Where alternatives are not available, undertake a risk assessment and implement the necessary management and mitigation measures including waste disposal procedures.	Avoidance and mitigation of environmental impacts	EBRD PR3 EU Substantive Environmental Standards National Legislation	OSSH Consultant from EBRD – Estimate 25 (identification); 25k for strategy/management plan	End December 2027	
3.2	Implement the SF6 replacement study recommendations and incorporated into the detailed design. Design the sub-station to operate with an alternative to SF6, including a blended solution with minimal greenhouse gas mixture with lower Global Warming Potential	Avoidance of environmental impacts through design	EBRD PR3 EU Substantive Environmental Standards	OSHEE/OSSH Design Consultant/ EPC Contractors, on OSSH's request	During sub-station design and prior to state expertise approval of final design	GIS SF6 free/blended solution sub-station with minimal greenhouse gas mixture
3.3	Conduct a noise impact assessment during detailed design to determine noise emissions and the required mitigation measures to comply with National legislation, WHO standards and IFC EHS Guidelines (whichever is the most stringent) for both occupational and environmental noise	Avoidance of environmental impacts through design	EBRD PR3 EU Substantive Environmental Standards National Legislation	Design Consultant/ EPC Contractors, on OSSH's request	During sub-station design and prior to state expertise approval of final design	Noise mitigation measures implemented



No.	Action	Environmental & Social Risks (Liability/Benefits)	Requirement (Legislative, EBRD PR, Best Practice)	Resources, Investment Needs, Responsibility	Timetable	Target and Evaluation Criteria for Successful Implementation
ESR4	Health, Safety and Security					
4.1	Conduct physical climate risk assessments at all locations of the Committed CAPEX, perform materiality checks and adjust project design to ensure future climate resilience of investments	Improved climate resilience addressing risks such as floods, extreme events and landslides	EBRD PR4/ Paris Alignment determination for adaptation objectives	OSHEE with Consultant Support	End of 2026	Identification of material physical climate risks (e.g. floods or extreme heat events) and inclusion of appropriate design measures to address them
4.2	Incorporate safety and environmental basis of design (BoD) into the tendering documentation and ensure as part of the detailed design that (i) minimum requirements for avoidance and if not practical mitigation of impacts to personnel and local communities; (ii) the sub-station design covers national requirements, EBRD ESP and good international practice including for fire safety (e.g. NFPA 850); normal and emergency access and egress; natural hazards such as earthquakes and flooding; containment of hazardous material (e.g. transformer oil); Electromagnetic Fields (for both workers and the public) etc. During detailed design implement the BoD and conduct a health and safety and environmental risk assessment and develop mitigation measures in accordance with the mitigation hierarchy for the design and operation of the sub-station. Conduct an independent review of the detailed design to ensure the above measures have been incorporated.	Application of the mitigation hierarchy	EBRD National Legislation	OSSH with Technical Consultant Support EPC Contractor, on OSSH's request	During tender process and sub-station detailed design and prior to state expertise and approval of final design	BoD developed and included into the tender documentation, implementation during construction and verification during commissioning/prior operation. Compliant design Risk assessment and mitigations included in the design and operations HSMP



No.	Action	Environmental & Social Risks (Liability/Benefits)	Requirement (Legislative, EBRD PR, Best Practice)	Resources, Investment Needs, Responsibility	Timetable	Target and Evaluation Criteria for Successful Implementation
4.3	EPC Contractor requested to appoint a HSE (Health Safety Environment) manager who will be in charge of the C-ESMP implementation	Contractor capacity	EBRD PR4	Contractors, on OSSH's request	In place prior to mobilisation and for duration of the construction period	Requirement included in tender documentation HSE Manager mobilized by the contractor.
4.4	<i>HS Management Plan (construction)</i> EPC contractor to prepare and implement a Health and Safety Management Plan meeting Albanian legislation and PR2 and PR4 requirements for the construction period (included in the EPC contractor C-ESMP). The plan will be prepared by the EPC contractor before works start and will be subject to OSSH's approval.	Implementation of H&S requirements	EBRD PR4 National Legislation	Contractor, on OSSH's request	During detailed design and prior to the start of construction	OHS Management Plan prepared by the EPC contractor and approved by OSHEE. OHS Management Plan implemented by the EPC contractor.
4.5	<i>HS Management Plan (operation)</i> EPC contractor to prepare and OSHEE/OSSH to implement a Health and Safety plan meeting Albanian legislation and PR2 and 4 requirements for the Sub-station operation period. The plan will be prepared by the EPC contractor before operation start and will be subject to OSHEE/OSSH approval. This plan will include an emergency response plan in case of fire or other emergency at the sub-station.	Implementation of H&S requirements	EBRD PR4 National Legislation	Contractor, on OSSH's request	Prior to the start of operation Implemented during sub-station operation	OHS Management Plan prepared by the EPC contractor and approved by OSHEE. OHS Management Plan implemented by OSSH during operation



No.	Action	Environmental & Social Risks (Liability/Benefits)	Requirement (Legislative, EBRD PR, Best Practice)	Resources, Investment Needs, Responsibility	Timetable	Target and Evaluation Criteria for Successful Implementation
4.6	Include community Health & Safety impacts and mitigations for the sub-station in the HS Management plans (construction and operation), in consultation with the local community, local area users and local authorities. The plan should identify potential risks and include policies, procedures, and controls to mitigate these as well as measures for monitoring and reporting and should be updated following the results of the design studies noted within this ESAP.	Mitigation of community H&S impacts	EBRD PR4	Contractor, on OSSH's request	Prior to the start of construction and operation	Community included in construction and operation phase OHS Management Plans
4.7	Conduct a fire and life safety audit prior to operation by an independent expert consultant to review the design implementation and to ensure it complies with national requirements, EBRD ESP and good international practice (NFPA 850)	Assurance over design to meet appropriate HS E&S standards	EBRD PR4 National Legislation GIP	OSHEE/OSSH Consultant Support	During sub-station design and prior to state expertise and approval of final design	Independent review undertaken and results implemented
ESR5	Land Acquisition, restrictions on land use and involuntary resettlement					
ESR8	Cultural Heritage					
8.1	Ensure the Sub-station contractor and contractors on the Committed CAPEX develop and implement a Chance Finds Procedure covering, at a minimum: the legal framework for cultural heritage; the process to follow in the event of chance finds; roles and responsibilities for implementing the procedure and an induction for all workers, including project staff, contractors and government agencies.	Assessment and Management of Impacts and Risks on Cultural Heritage	EBRD PR8 National Legislation	Contractors, on OSSH's request	Procedure in place prior to construction and implemented during construction	Requirement included in EPC tender and contract. Procedure in place



No.	Action	Environmental & Social Risks (Liability/Benefits)	Requirement (Legislative, EBRD PR, Best Practice)	Resources, Investment Needs, Responsibility	Timetable	Target and Evaluation Criteria for Successful Implementation
Stakeholder Engagement						
ESR10	Stakeholder Engagement					
10.1	Develop and implement a fit-for-purpose community grievance mechanism for construction of the sub-station. The existence and functioning of the grievance mechanism should be communicated to affected people by a variety of channels and reinforced throughout stakeholder engagement activities.	Engagement with community and other stakeholders	EBRD PR10 National Legislation	Contractor at OSSEH's request	Mechanism in place Prior to construction	Grievance Mechanism in place and disclosed locally
10.2	Develop and disclose a Non-Technical Summary (NTS) of the Sub-station project on OSSEH website and locally Hold a public meeting with stakeholders prior to detailed design to ensure stakeholder feedback is incorporated into detailed design	Engagement with community and other stakeholders	EBRD PR10 EBRD Guidance on Grievance Mechanisms National Legislation	OSSEH/OSSEH with Consultant Support Contractor	Before project is signed	NTS disclosed and public meeting held



(Operation Number 55982)

GUARANTEE AGREEMENT
(OSHEE Tirana Substation Project)

between

REPUBLIC OF ALBANIA

and

**EUROPEAN BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT**

Dated 27 March 2026

**TABLE OF CONTENTS**

ARTICLE I - STANDARD TERMS AND CONDITIONS	1
Section 1.01. Incorporation of Standard Terms and Conditions	1
Section 1.02. Definitions	1
Section 1.03. Interpretation	2
ARTICLE II - GUARANTEE; OTHER OBLIGATIONS	2
Section 2.01. Guarantee	2
Section 2.02. Project Completion.....	2
Section 2.03. Other Obligations	2
ARTICLE III - MISCELLANEOUS	3
Section 3.01. Notices.....	3
Section 3.02. Legal Opinion.....	3

**GUARANTEE AGREEMENT**

AGREEMENT dated 27 March 2026 between **REPUBLIC OF ALBANIA** (the "Guarantor") and **EUROPEAN BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT** (the "Bank").

PREAMBLE

WHEREAS, the Guarantor and Operatori i Shperndarjes se Energjië Elektrike Sh.a. have requested assistance from the Bank in the financing of part of the Project;

WHEREAS, pursuant to a loan agreement dated on or about the date hereof between Operatori i Shperndarjes se Energjië Elektrike Sh.a. as Borrower and the Bank (the "Loan Agreement" as defined in the Standard Terms and Conditions), the Bank has agreed to make a loan to the Borrower in the amount of EUR 22.5 million, subject to the terms and conditions set forth or referred to in the Loan Agreement, but only on the condition that the Guarantor guarantees the obligations of the Borrower under the Loan Agreement as provided in this Agreement; and

WHEREAS, the Guarantor, in consideration of the Bank entering into the Loan Agreement with the Borrower, has agreed to guarantee such obligations of the Borrower.

NOW, THEREFORE, the parties hereby agree as follows:

ARTICLE I - STANDARD TERMS AND CONDITIONS; DEFINITIONS**Section 1.01. Incorporation of Standard Terms and Conditions**

All of the provisions of the Bank's Standard Terms and Conditions dated 1 May 2025 are hereby incorporated into and made applicable to this Agreement with the same force and effect as if they were fully set forth herein, subject, however, to the modifications set out in the Loan Agreement.

Section 1.02. Definitions

Wherever used in this Agreement (including the Preamble), unless stated otherwise or the context otherwise requires, the terms defined in the Preamble have the respective meanings given to them therein, the terms defined in the Standard Terms and Conditions and the Loan Agreement have the respective meanings given to them therein and the following term has the following meaning:

"Guarantor's Authorised Representative"

means the Minister of Finance of the Guarantor.

**Section 1.03. Interpretation**

In this Agreement, a reference to a specified Article or Section shall, except where stated otherwise in this Agreement, be construed as a reference to that specified Article or Section of this Agreement.

ARTICLE II - GUARANTEE; OTHER OBLIGATIONS**Section 2.01. Guarantee**

The Guarantor hereby unconditionally guarantees, as primary obligor and not as surety merely, the due and punctual payment of any and all sums due under the Loan Agreement, whether at stated maturity, by acceleration or otherwise, and the punctual performance of all other obligations of the Borrower, all as set forth in the Loan Agreement.

Section 2.02. Project Completion

Without limiting the generality of any other provisions of this Agreement or the Standard Terms and Conditions, whenever there is reasonable cause to believe that the funds available to the Borrower, including through additional fundraising attempts, will be inadequate to meet the estimated expenditures required for the carrying out of the Project, the Guarantor shall promptly take measures satisfactory to the Bank, including, without limitation, necessary steps and approvals as foreseen in the relevant legal framework, to provide the Borrower, or cause the Borrower to be provided, with such funds as are needed to meet such expenditures and requirements.

Section 2.03. Other Obligations

The Guarantor shall:

- (a) procure that the Borrower complies fully with each of its obligations under the Loan Agreement;
- (b) ensure that no action which would prevent or interfere with (i) the execution of the Project or (ii) the performance of the Borrower's obligations in connection with the Project, is taken or permitted to be taken by either the Guarantor or any relevant state agency or authority, or any of their respective subdivisions, or any of the entities owned and controlled by, or operating for the account or benefit of, any of them; and
- (c) The Guarantor and the Bank shall cooperate in good faith to avoid any obstacle or interference that would affect the exercise of the Guarantor's constitutional powers or public functions, in accordance with the principle of state sovereignty.



ARTICLE III - MISCELLANEOUS

Section 3.01. Notices

The following addresses are specified for purposes of Section 10.01 of the Standard Terms and Conditions, except that any notice shall be deemed to be delivered if by hand, mail, or in pdf or similar format by electronic mail:

For the Guarantor:

Minister of Finance of Albania
Ministry of Finance
Bul. Deshmoret e Kombit
Tirana, Albania

Attention: The Minister of Finance

Telephone: +35542228405

Email: sekretariamin@financa.gov.al

For EBRD:

European Bank for Reconstruction and Development
5 Bank Street
London E14 4BG
United Kingdom

Attention: Banking Services / Operation No. 55982

Telephone: +44 20 7338 6000

Email: bankingservices@ebrd.com

Section 3.02. Legal Opinion

For purposes of Section 9.03(b) of the Standard Terms and Conditions and in accordance with Section 6.02(b) of the Loan Agreement, the opinion or opinions of counsel shall be given on behalf of the Guarantor by the Minister of Justice.

IN WITNESS WHEREOF the parties hereto, acting through their duly authorised representatives, have caused this Agreement to be signed in four copies and delivered at Tirana, Albania as of the day and year first above written.

REPUBLIC OF ALBANIA

By:

Name: PETRIT MALAJ

Title:

MINISTER OF FINANCE

EUROPEAN BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

By:

Ekaterina SOLOVOVA

Name:

Title: Head of Albania



DEKRET
Nr. 402, datë 21.7.2026

PËR SHPALLJE LIGJI

Në mbështetje të nenit 84, pika 1, dhe nenit 93 të Kushtetutës,

DEKRETOJ:

Shpalljen e ligjit nr. 62/2026, “Për ratifikimin e marrëveshjes së garancisë ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), për marrëveshjen e huas ndërmjet Operatorit të Shpërndarjes së Energjisë Elektrike sh.a., (OSHEE Group) dhe Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim për projektin e nënstacionit të OSHEE-së Tiranë”.

**PRESIDENT I REPUBLIKËS
SË SHQIPËRISË**
Bajram Begaj

VENDIM
Nr. 586, datë 22.7.2026

**PËR MIRATIMIN E STRATEGJISË
KOMBËTARE PËR SIGURINË
RRUGORE 2026–2030 DHE TË PLANIT
TË VEPRIMIT 2027–2029**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, me propozimin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2026–2030 dhe të planit të veprimit 2027–2029, sipas teksteve që i bashkëlidhen këtij vendimi.

2. Ngarkohen ministritë dhe institucionet e tjera përgjegjëse të përcaktuara në strategji dhe në planin e veprimit për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
Albana Koçiu

**Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore
2026–2030**

Tabela e përmbajtjes

1. Hyrje

1.1 Kostot e aksidenteve rrugore

1.2 Mësimet e nxjerra nga Strategjia e parë e Sigurisë Rrugore e Shqipërisë

1.3 Mësimet e nxjerra nga vendet me performancën më të mirë në BE; hapat e mundshëm përpara të Shqipërisë

1.4 Procesi i zhvillimit të Strategjisë së dytë të Sigurisë Rrugore

2. GJETJET KRYESORE NGA ANALIZA E HENDEKUT PËR SIGURINË RRUGORE NË LIDHJE ME ZBATIMIN E STRATEGJISË

2.1 Rishikimi i kapacitetit institucional të sigurisë rrugore dhe qeverisja e MSRR-së

2.2 Analiza Hendekut e praktikës aktuale të sigurisë rrugore brenda pesë shtyllave të OKB-së për sigurinë rrugore

2.3 Boshllëqet e identifikuara në sistemet mbështetëse për monitorim/vlerësim të suksesshëm të sigurisë rrugore të bazuar në të dhëna

3. NJË PANORAMË E GJENDJES SË SIGURISË RRUGORE NË SHQIPËRI

3.1 Performanca e sigurisë rrugore në Shqipëri

3.2 Sfidat kryesore të identifikuara

3.2.1 Grupet e Rrezikuara të Përdoruesve të Rrugës

3.2.2 Sjellje të rrezikshme

4. NJË QASJE, KUADËR DHE VISION/QËLLIM/OBJEKTIVA/TARGETE STRATEGJIKË

4.1 Një qasje strategjike

4.2 Kuadri

4.2.1 Një Plan Veprimi me faza

4.2.2 Skenarët e Sigurisë Rrugore

4.3 Vizioni/Qëllimi/Objektivat/Synimet

5. FUSHAT PRIORITARE TË NDËRHYRJES PËR VEPRIM

5.1 Menaxhimi i Sigurisë Rrugore

5.1.1 Përmirësimi i kuadrit legjislativ për menaxhimin e sigurisë rrugore

5.1.2 Përmirësimi i kapaciteteve institucionale për sigurinë rrugore (ndërtimi i kapaciteteve)

5.1.3 Përmirësimi i komunikimit, koordinimit dhe bashkëpunimit të aktorëve kyç të sigurisë rrugore



5.1.4 Përmirësimi i financimit dhe shpërndarjes së burimeve për sigurinë rrugore

5.1.5 Përmirësimi i sistemeve mbështetëse të sigurisë rrugore

5.1.6 Mbështetja për kalimin e përdoruesve drejt mënyrave më të sigurt të transportit

5.2 Rrugë dhe mobilitet më i sigurt, përfshirë shpejtësinë e sigurt

5.2.1 Përmirësimi i planifikimit, projektimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve

5.2.2 Hartimi dhe zbatimi i treguesve të vlerësimit të sigurisë për infrastrukturën rrugore kombëtare

5.2.3 Përmirësimi i sigurisë rrugore në rrugët kombëtare dhe në vendndodhjet rrugore me risk të shtuar për përdoruesit e rrezikuar të rrugës

5.2.4 Shpejtësitë e sigurt si thelb i QSS-së dhe i sigurisë së infrastrukturës

5.2.5 Forcimi i kapaciteteve institucionale të administratave rrugore

5.3 Automjete më të sigurt

5.3.1 Përmirësimi dhe kontrolli i gjendjes teknike të mjeteve

5.3.2 Kontrollë të specializuara/të orientuara në rrugë (peshimi i mjeteve dhe inspekte teknike rrugore)

5.3.3 Zbatimi i acquis të BE-së për miratimin e tipit të mjeteve dhe promovimi i përdorimit të mjeteve me sisteme të avancuara sigurie (ADAS)

5.3.4 Kushte për futjen e sigurt në qarkullim të mjeteve të mikro-mobilitetit në qarkullimin rrugor

5.4 Përdorues Rrugorë më të Sigurt

5.4.1 Përmirësimi në sistemin e edukimit për sigurinë rrugore

5.4.2 Përmirësimi dhe intensifikimi i fushatave të ndërgjegjësimit parandalues

5.4.3 Përmirësimi i sistemit të zbatimit të ligjit

5.4.4 Monitorimi i nivelit të njohurive, qëndrimeve dhe sjelljes së sigurt të përdoruesve të rrugës

5.5 Kujdesi pas aksidentit dhe rehabilitimi

5.5.1 Përmirësimi dhe standardizimi i komunikimit ndërmjet shërbimeve të para pas një aksidenti rrugor

5.5.2 Përmirësimi i ekspertizës, kompetencës dhe trajnimit të personelit të shërbimeve të urgjencës për veprimet pas aksidenteve

5.5.3 Përmirësimi i regjistrave spitalorë dhe i komunikimit me Policinë Rrugore në lidhje me pacientët e përfshirë në aksidente

5.5.4 Futja e shkallës së dëmtimit MAIS3+

5.5.5 Përmirësimi i shërbimeve të rehabilitimit

6. MENAXHIMI, ZBATIMI DHE MONITORIMI I STRATEGJISË PËR SIGURINË RRUGORE

6.1 Modeli i Qeverisjes dhe Koordinimit (përgjegjësi e përbashkët)

6.2 Financimi dhe investimet

6.3 Monitorimi, raportimi dhe vlerësimi i performancës

7. STRUKTURA E PLANIT TË VEPRIMIT PËR SIGURINË RRUGORE QË SHOQËRON STRATEGJINË

Referencat

Lista e figurave

Figura 1-1: Ulja e fataliteteve në periudhën 2011–2020

Figura 2-1: Pesë shtylla të OKB-së për sigurinë rrugore

Figura 3-1: Numri i vdekjeve në aksidente rrugore në Shqipëri nga viti 2010 deri në vitin 2024

Figura 3-2: Shkalla e vdekshmërisë për milion banorë (2023). (Burimi: Baza e të dhënave të kujdesit të BE-së dhe INSTAT)

Figura 3-3: Aksidentet e përdoruesve të rrugës (sipas kategorisë së përdoruesve), 2021–2024

Figura 3-4: Fatalitetet e përdoruesve të rrugës, 2021–2024

Figura 3-5: Lëndime të rënda dhe të lehta të përdoruesve të rrugës, 2021–2024

Figura 3-6: Sjelljet e këmbësorëve në aksidentet rrugore, 2021–2024

Figura 3-7: Fatalitetet e të moshuarve sipas llojit të përdoruesit të rrugës, 2021–2024 (Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)

Figura 3-8: Fatalitetet e fëmijëve sipas llojit të përdoruesit të rrugës, 2021–2024

Figura 3-9: Udhëzime për “Më të Sigurt për në Shkollë”, për të rritur sigurinë rrugore në afërsi të institucioneve arsimore, p.sh., shkollave. (Burimi: Sekretariati i Përhershëm i Komunitetit të Transportit)

Figura 3-10: Fatalitetet e përdoruesve të rrugës, përfshirë shkallën e vdekshmërisë për motoçiklistët, 2021–2024

Figura 3-11: Shpejtësia si një problem i madh në rrugët e Shqipërisë

Figura 3-12: Personat e vrarë në aksidente sipas shkakut të aksidentit, 2023



Figura 4-1: Hierarkia e rezultateve të Sistemit të Sigurt në nivelin e BE-së

Figura 4-2: Veprime me faza gjatë periudhës 2021–2030, me disa rezultate të mundshme

Figura 4-3: Skenarët e Sigurisë Rrugore për periudhën 2021–2030

Lista e tabelave

Tabela 4-1: TKP-të kryesore dhe përkufizimet e tyre

Tabela 7-1: Përmbajtja e propozuar e Planit të Veprimit për Sigurinë Rrugore (PVSSRR)

1. Hyrje

Është fakt i ditur se fatalitetet dhe lëndimet në trafikun rrugor janë një nga shqetësimet kryesore të shëndetit publik në nivel global, pasi 1.19 milion njerëz humbin jetë çdo vit si pasojë e aksidenteve rrugore. Për ta adresuar këtë problematikë, janë ndërmarrë një numër iniciativash me shtrirje në mbarë botën, ku përfshihen:

- Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZHQ) të Organizatës së Kombeve të Bashkuara: siguria rrugore është e integruar në OZHQ, veçanërisht në Objektivin 3.6 (përgjysmimi i fataliteteve dhe lëndimeve në trafikun rrugor global deri në vitin 2020) dhe Objektivin 11.2 (ofrimi i sistemeve të transportit të sigurta, të përbalueshme financiarisht dhe të qëndrueshme deri në vitin 2030);

- Një Dekadë Veprimi për Sigurinë Rrugore (2021–2030): kjo iniciativë, e shpallur në Rezolutën e OKB-së A/RES/74/299, vendos si objektiv përgjysmimin e fataliteteve dhe lëndimeve të rënda serioze në trafikun rrugor deri në vitin 2030. Ajo mbështetet nga Plani Global i cili ofron një kuadër për arritjen e këtij qëllimi nga shtetet;

- Kuadri i Politikave të BE-së për Sigurinë Rrugore 2021–2030: ky dokument përshkruan qasjen strategjike të BE-së ndaj sigurisë rrugore për dekadën, me fokus në Qasjen e Sistemit të Sigurt (QSS) dhe synon të përgjysmojë numrin e fataliteteve dhe lëndimeve të rënda brenda vitit 2030;

- Deklarata e Valetës mbi Sigurinë Rrugore: një angazhim nga Vendet Anëtare të BE-së për të përmirësuar sigurinë rrugore dhe për të arritur objektivin afatgjatë për eliminimin e çdo humbje jete;

- Strategjia e Mobilitetit të Qëndrueshëm dhe të Zgjuar: kjo strategji përfshin masa për të rritur

sigurinë rrugore si pjesë e objektivave më të gjera të mobilitetit të qëndrueshëm; dhe

- Plani Strategjik i Veprimit të BE-së për Sigurinë Rrugore: është pjesë e Paketës së Tretë të Mobilitetit të BE-së, duke përcaktuar masa dhe objektiva për periudhën 2021–2030.

Të gjitha iniciativat (dokumentet) globale të përmendura më sipër kërkojnë veprime urgjente dhe angazhime më të forta nga një gamë e gjerë palësh të interesuara lidhur me sigurinë rrugore, përfshirë organet qendrore të qeverisjes, institucionet publike dhe subjektet e organizatat private, organet e qeverisjes vendore, ofruesit e financimit, etj. Zakonisht, pothuajse të gjitha dokumentet në nivel global u bëjnë thirrje qeverive që ta bëjnë sigurinë rrugore një përparësi politike, të sigurojnë financim të qëndrueshëm dhe të zbatojnë veprime strategjike, të bazuara në evidenca, për të reduktuar numrin e fataliteteve dhe lëndimeve në qarkullimin rrugor. Këto dokumente që lidhen me sigurinë rrugore theksojnë nevojën për një koordinim të qëndrueshëm ndërsektorial (duke angazhuar ministrinë përgjegjëse për rendin publik, transportin, shëndetësinë, arsimin, mjedisin dhe ministri të tjera) dhe integrimin e aspektit të sigurisë në të gjitha planifikimet, aktet ligjore dhe nënligjore për infrastrukturën rrugore. Përveç kësaj, këto dokumente gjithashtu i nxisin vendet të promovojnë mobilitet të sigurt, të gjelbër dhe të barabartë (p.sh., duke investuar në alternativa më të mira për të ecur në këmbë, me biçikletë apo përmes transportit publik, etj.). Zakonisht, dokumentet e orientuara drejt sigurisë rrugore theksojnë rëndësinë e bashkëpunimit ndërkombëtar: ato bëjnë thirrje për më shumë shkëmbim të njohurive, mbështetje teknike, transferim teknologjie dhe kërkime në teknologji inovative (p.sh., inteligjencë artificiale) midis vendeve, për të përmirësuar sigurinë rrugore, si dhe bashkëpunim më të ngushtë me shoqërinë civile dhe universitetet.

Siguria rrugore është një nga prioritetet e shëndetit publik dhe zhvillimit në Shqipëri. Pavarësisht përmirësimeve pozitive vitet e fundit, Shqipëria ende përballet me sfida të rëndësishme në lidhje me reduktimin e fataliteteve dhe lëndimeve të rënda si pasojë e aksidenteve rrugore.

Strategjia aktuale synon ta përafrojë Shqipërinë me standardet e Bashkimit Evropian (BE) duke zbatuar **qasjen “Vizioni Zero”**, që synon drejt eliminimit në “zero” të fataliteteve dhe lëndimeve të



rënda si pasojë e aksidenteve rrugore brenda vitit 2050.

Është e rëndësishme të theksohet se Strategjia për Sigurinë Rrugore (SSRr) 2030 ndjek parimet e **Qasjes së Sistemit të Sigurt (QSS)**, duke u përqendruar tek përmirësimi i menaxhimit të sigurisë rrugore, infrastruktura më e sigurt, automjetet, përdoruesit e rrugës dhe reagimet ndaj emergjencave.

Strategjia është hartuar për të ngritur standardet e sigurisë rrugore të Shqipërisë në një nivel më të lartë në mënyrë që të përmbushën standardet e BE-së. SSRr mbështetet në praktikën më të mira nga vendet më të suksesshme të BE-së, duke marrë parasysh nevojat specifike të Shqipërisë.

Ndërsa dekada e dytë e Veprimit (2021–2030) është në mes të zbatimit të saj, ndërsa është bërë progres në disa fusha, duhet bërë shumë më tepër për të përmbushur objektivin e dekadës: përgjysmimi i numrit të vdekjeve dhe lëndimeve të rënda si pasojë e aksidenteve rrugore. Kjo është arsyeja pse është përgatitur Strategjia e dytë për Sigurinë Rrugore (SSRr) dhe Plani i saj i Veprimit (PVSRR). Këto dokumente strategjike janë hartuar bazuar në praktikën më të mira nga vendet më të suksesshme të BE-së, duke përfshirë vendet e rajoneve fqinje dhe vendet me një madhësi dhe gjatësi të ngjashme të rrjetit rrugor me Shqipërinë, duke marrë parasysh nevojat specifike të Shqipërisë, të tilla si përmirësimi i zbatimit të ligjit dhe sjelljes së përdoruesve të rrugës, modernizimi i infrastrukturës dhe rritja e ndërgjegjësimit publik për çështjet që lidhen me sigurinë rrugore.

1.1 Kostot e aksidenteve rrugore

Përveç jetëve të humbura dhe vuajtjeve të mëdha njerëzore/familjare që shkakton çdo aksident tragjik në qarkullimin rrugor, ato kanë edhe ndikim ekonomik që lidhen me kostot direkte, siç janë shpenzimet mjekësore, shërbimi i urgjencës, dëmtimi i automjeteve dhe dëmtimi i infrastrukturës, si dhe kostot indirekte, siç është ulja e produktivitetit dhe humbja e të ardhurave (të një familjeje dhe të vendit në përgjithësi).

Në shumicën e aksidenteve të qarkullimit rrugor në vend, ka pasoja serioze socio-ekonomike. Shumica e pasojave mund të

shprehen ekonomikisht në formën e kostove, humbjeve dhe dëmeve. Shkalla dhe rëndësia e plotë e këtyre pasojave shpesh nuk është e dukshme pasi ato shkarkohen në disa sektorë, p.sh., brenda sektorit të shëndetësisë, sektorit të punësimit, duke shkaktuar kosto tek individët dhe familjet. Nga ana tjetër, nëse pasojat e aksidenteve rrugore nuk kuptohen, është e vështirë të pritët që vendimmarrësit të jenë të gatshëm të bëjnë investime për të zvogëluar risqet nga qarkullimi rrugor.

Kostot e aksidenteve në Shqipëri janë vlerësuar në “Udhëzimet e Programit të Veprimit Masiv” të hartuara si në kuadër të Projektit të Bankës Botërore e vitit 2021: “Projekti i Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore të Bazuar në Rezultate “ 2021. Këto kosto u vlerësuan si më poshtë: kostoja e aksidenteve me pasojë fatale 135 391 EUR, e të plagosurve rëndë: 22 988 EUR dhe e të plagosurve lehtë: 2 526 EUR. Bazuar në këto vlerësime, kostot totale të aksidenteve në Shqipëri u vlerësuan në 35.3 milionë EUR për vitin 2018.

Ka metoda të njohura gjerësisht për vlerësimin e kostove ekonomike. Modeli i parë është hartuar nga Programi Ndërkombëtar i Vlerësimit të Rrugëve (iRAP) dhe Instrumenti Global për Sigurinë Rrugore i Bankës Botërore dhe i dyti, në kuadër të Projektit të financuar nga BE: “*SafetyCube*” (2017) i cili është konfirmuar në Manualin e KE-së mbi kostot e jashtme të transportit (2019). Sipas modelit iRAP¹, një kosto e vlerësuar e aksidenteve rrugore (vlerat nominale) në Shqipëri duke përdorur Produktin e Brendshëm Bruto/frymë për vitin 2023 dhe të dhënat në lidhje me fatalitetet dhe personat e plagosur rëndë vlerësohen në 413 milionë dollarë amerikanë, që është rreth 1.7% e PBB-së.

Për më tepër, metodologjia e përdorur në vendet e BE-së² tregon vlerësime dukshëm më të larta, pasi, sipas metodologjisë së pranuar nga BE, niveli i kostove ekonomike vjetore në Shqipëri vlerësohet në 2 224 851 419 dollarë amerikanë, që është rreth 9% e PBB -së dhe mbi pesë herë më i lartë se vlerat e modelit të vlerësimit iRAP.

Përpjekjet e koordinuara për të zvogëluar aksidentet rrugore jo vetëm që do të lejojnë shpëtimin e jetëve njerëzore, por gjithashtu do të

¹https://resources.irap.org/Research/iRAP_report_the_true_cost_of_road_crashes_E_N.pdf?_gl=1*1wilzn*_ga*NzQxMTcyMzMxLjE3MzkzN

²http://publications.europa.eu/resource/cellar/e021854b-a451-11e9-9d01-01aa75ed71a1.0001.01/DOC_1



kursejnë një sasi të konsiderueshme parash për vendin dhe këto kursime mund të përdoren për të përmirësuar sektorë kyç si arsimi, kujdesi shëndetësor, etj. Prandaj, të gjitha rekomandimet/ndërhjertjet prioritare të propozuara brenda Planit Veprimi Sigurisë Rrugore duhet të zbatohen, duke pasur parasysh këtë përfitim shtesë dhe një potencial të madh për kursime.

Analiza e kostove socio-ekonomike të aksidenteve rrugore përdoret si bazë për analizat e ardhshme që do sjellin masat përmirësuese.

1.2 Mësimet e nxjerra nga Strategjia e parë e Sigurisë Rrugore e Shqipërisë

SSRr e parë u përgatit në vitin 2010 me mbështetjen e Bankës Botërore dhe konsulencën e *SveRoad*. SSRr mbështetet në udhëzimet e dhëna në Strategjinë e parë Rajonale për Sigurinë Rrugore, të hartuar nga Projekti SEETO (Observatori Evropian i Transportit për Evropën Juglindore), si dhe në dokumentet ndërkombëtare që lidhen me sigurinë rrugore. Kjo ishte një qasje e përshtatur që përdori “*Vizionin Zero*” si parimin udhëzues për herë të parë. SSRr ishte një dokument afatgjatë që u pasua nga një Plan Veprimi. Masat e propozuara u shpërndanë midis 15 sektorëve dhe u zgjodhën për të mbuluar të gjithë sektorët e sigurisë rrugore, me një theks të veçantë në pesë drejtimet e mëposhtme me ndikim më të fortë dhe më të shpejtë: shpejtësia, zbatimi i ligjit, drejtimi i pakujdesshëm i mjetit, edukimi i përdoruesve të rrugës, krijimi i një mjedisi rrugor të sigurt dhe miqësor (auditimi i sigurisë rrugore dhe përmirësimi i pikave të zeza), etj.

Vizioni i SSRr-së ishte: “*Shqipëria do të përpiqet të bëhet një nga vendet më të sigurtat në rajon për sa i përket Sigurisë Rrugore*”. Qëllimi ishte të arrihej një përmirësim i ndjeshëm në sigurinë rrugore në Shqipëri brenda vitit 2020, në mënyrë që risqet për humbje jete dhe lëndime si pasojë e aksidenteve rrugore të reduktoheshin me 50% krahasuar me 2009. Së fundmi, SSRr përmbante targetet e

mëposhtëm: uljen e vdekjeve/10,000 automjete (risk qarkullimi) me rreth 50%, ose nga 9.45 në vitin 2009 në rreth 5 brenda vitit 2020, uljen e fataliteteve/100,000 banorë (një risk publik) me rreth 50% nga 11.8 në vitin 2009 në rreth 6.0 brenda vitit 2020, uljen e fataliteteve me 30% nga shifra e vitit 2009 deri në vitin 2015.

SSRr u miratua zyrtarisht nga Qeveria Shqiptare në vitin 2011 dhe u zbatua përmes Planit të Veprimi.

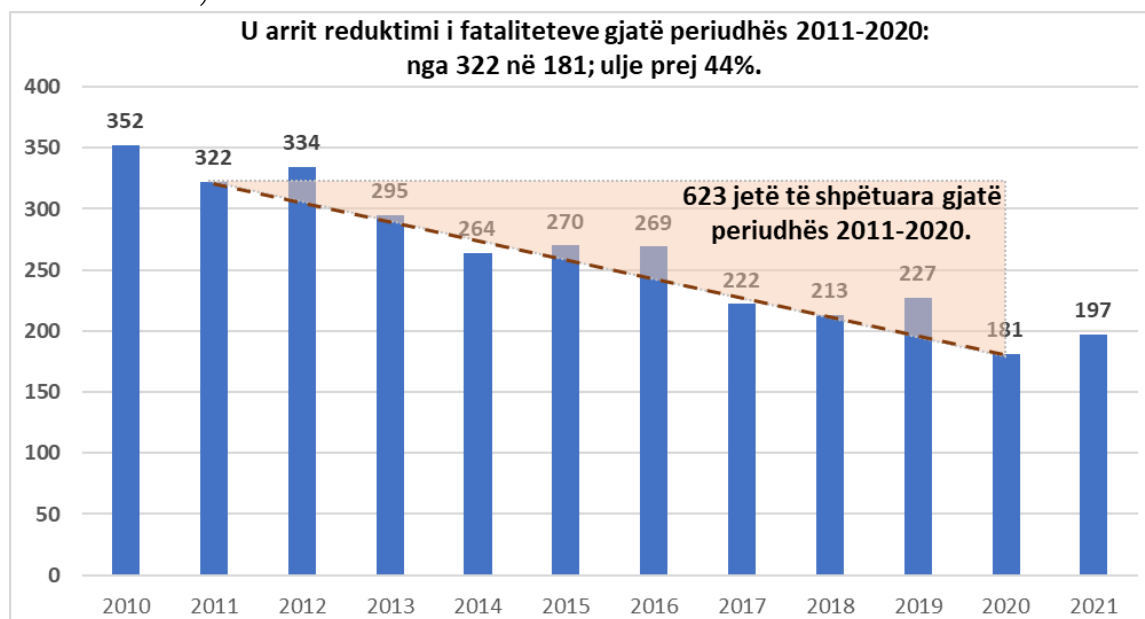
Gjatë zbatimit të SSRr-së, u arritën rezultatet e mëposhtme në lidhje me uljen e numrit të vdekjeve si pasojë e aksidenteve rrugore (Figura 1-1).

Siç tregohet në Figurën 1-1, SSRr dhe plani i saj i veprimi (PVSRR) rezultuan efektivë, duke arritur një ulje të viktimave me 44% nga viti 2011 deri në vitin 2020. Ky është një rezultat shumë i mirë, i cili tregon se objektivi i vendosur për dekadën nga SSRr, për një ulje me 50% të numrit të vdekjeve, u arrit pothuajse plotësisht.

Trendi i vërejtur në numrin e viktimave të aksidenteve rrugore tregon se vendi arriti të zbatonte një sërë masash të ashtuquajtura “lehtësisht të arritshme” që sjellin rezultatet e para relativisht shpejt (këto ishin masat fillestare shumë efektive, të tilla si përmirësimi i zbatimit të ligjit, edukim më i mirë, projektimi/ndërtimi më i mirë i rrugëve, si dhe konsolidimi i shërbimeve të kërkim shpëtimit). Zakonisht, hapat pasues në sigurinë rrugore (SSRr e dytë) dhe targeti/et e tyre janë shumë më komplekse për t’u arritur për shkak se masat më të lehta për t’u arritur janë zbatuar tashmë. Në të njëjtën kohë, është e nevojshme të bëhen shumë përpjekje dhe të alokohen fonde për zbatimin e një spektri të gjerë ndërhjertesh në mënyrë që të përmirësohet më tej situata dhe të arrihen objektivat që janë vendosur. Në këtë kontekst, njohja e mësimave të nxjerra nga SSRr e parë dhe zbatimi i asaj çka nuk u arrit nga strategjia e parë, është shumë e rëndësishme për suksesin e strategjisë së dytë.

Figura 1-1. Ulja e fataliteteve në periudhën 2011–2020

(Burimi: INSTAT-i)



SSRr e parë kontribuoi në forcimin e një sistemi të Menaxhimit të Sigurisë Rrugore (MSRr) në fillim të zbatimit të tij, kur Komiteti Ndërmintor i Sigurisë Rrugore, KNSRR, ishte aktiv.

Në fillim të zbatimit të SSRr-së, u zbatuan një numër përmirësimesh në Databazën e Aksidenteve, oficerët e Policisë Rrugore u trajnuan për përdorimin e saj dhe u pajisën me automjete dhe pajisje bazë për zbatimin. Përveç kësaj, kadri ligjor u përmirësua (kryesisht, rishikimi i Kodit Rrugor dhe akteve nënligjore në zbatim të tij) për të mbështetur MSRr. Në të njëjtën kohë, u realizuan një sërë përmirësimesh në infrastrukturën rrugore (ndërtime, rikonstruksione dhe rehabilitime).

Paralelisht me zhvillimin e MSRr, Shqipëria prezantoi Instrumentet e Menaxhimit të Sigurisë së Infrastrukturës Rrugore (MSIRr), të tilla si: Auditimi i Sigurisë Rrugore, Kontrolli i Sigurisë Rrugore dhe Menaxhimi i Pikave të Zeza. Këto instrumente të MSIRr u ndërmorën fillimisht nga IFN-të (BB, BERZH, BEI, etj.) dhe ekipi i parë i auditorëve/inspektorëve u trajnuan dhe u certifikua për zbatimin e instrumenteve të MSIRr-së.

Për më tepër, u forcua Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor. Në atë periudhë, u realizuan përmirësime profesionale lidhur me kursin për marrjen e lejedrejtimit për drejtues automjeti, kursin për drejtues profesionist të automjeteve, si dhe për trajnuesit e autoshtollave.

Gjithashtu, u realizuan trajnime të autoriteteve mbikëqyrëse në fushën e tahografëve.

U vunë re mangësi në zbatimin e SSRr së parë, të tilla si: mungesa e organizimit dhe menaxhimit të mirë të sigurisë së qarkullimit rrugor, ndërgjegjësimi i pamjaftueshëm i vendimmarrësve në lidhje me nevojën për investime në sigurinë e qarkullimit rrugor, mungesa e planifikimit të qëndrueshëm për ndërtimin dhe forcimin e kapaciteteve të subjekteve në fushën e sigurisë së qarkullimit rrugor, angazhimi i pamjaftueshëm i individëve dhe subjekteve të caktuara, bashkëpunimi ndërkombëtar dhe zbatimi i praktikave të suksesshme të pamjaftueshëm, mungesa e analizave të rregullta të ekspertëve dhe raportimit të përhershëm të cilësisë mbi sigurinë e qarkullimit rrugor, mungesa e vullnetit për të monitoruar rregullisht zbatimin e masave dhe aktiviteteve dhe për të shqyrtuar arritjen e qëllimeve të përcaktuara, komunikimi, koordinimi dhe bashkëpunimi i kufizuar i subjekteve të rëndësishme, mbështetje financiare e kufizuar, etj.

Plani i Veprimit për zbatimin e Strategjisë së parë Kombëtare parashikonte realizimin e një sërë masash të shpërndara në 15 sektorë, megjithatë, nuk pati ndjekje nga afër të zbatimit të tyre apo përfundime të qarta se cilat masa kanë qenë efikase dhe cilat masa (dhe pse) nuk kanë dhënë rezultatet e pritura. Prandaj, janë bërë vetëm vëzhgime dhe



vlerësime të përgjithshme në lidhje me suksesin e SSRr së parë:

- Administrimi – një nivel mesatar/i ulët zbatimi;
- Sistemi i Informacionit për Aksidentet Rrugore – nivel i lartë zbatimi;
- Planifikimi dhe projektimi i sigurt i rrugëve – nivel i mesëm/i ulët zbatimi;
- Përmirësime në vendndodhje të rrezikshme – nivel i lartë zbatimi;
- Edukimi për sigurinë rrugore të nxënësve të shkollave – nivel i mesëm zbatimi;
- Trajnimi, testimi dhe licencimi i drejtuesve të automjeteve – nivel i lartë/i mesëm zbatimi;
- Fushatat publicitare për sigurinë rrugore – nivel i ulët zbatimi;
- Standardet e sigurisë së automjeteve dhe kolaudimit – nivel i mesëm zbatimi;
- Legjislacioni i qarkullimit rrugor – nivel i lartë/i mesëm zbatimi;
- Zbatimi i ligjit nga ana e policisë rrugore – nivel i lartë/i mesëm zbatimi;
- Shërbimi i urgjencës – nivel i lartë zbatimi;
- Llogaritja e kostos së aksidenteve rrugore – nivel i ulët zbatimi;
- Hulumtimi lidhur me sigurinë rrugore – nivel i ulët zbatimi; dhe
- Financimi i sigurisë rrugore – nivel i ulët ose pa vlerësim (n/a) për shkak të kërkesave të kufizuara për financim të Sigurisë Rrugore.

Të gjitha mësimet e nxjerra nga zbatimi i SSRr të parë në Shqipëri u përdoren gjatë përgatitjes dhe do të konsiderohen gjatë zbatimit të SSRr-së së dytë.

1.3 Mësimet e nxjerra nga vendet me performancën më të mirë në BE; hapat e mundshëm përpara të Shqipërisë

Shqipëria, si shumë vende të tjera, është e përkushtuar për të bërë përmirësime në sigurinë rrugore. Një nga mënyrat e sigurta është përdorimi i mësimave të nxjerra nga vendet evropiane me performancën më të mirë, si Suedia, Holanda dhe Mbretëria e Bashkuar. Masat e aplikuar në këto vende kanë vërtetuar se është e mundur të reduktohen ndjeshëm aksidentet, duke kombinuar politika të zgjuara, zbatim të fortë të rregullave, infrastrukturë më të zgjuar dhe një ndryshim në mënyrën se si shoqëria mendon për sigurinë rrugore. Shqipëria mund t'i adoptojë këto praktika më të mira, duke marrë parasysh edhe nevojat dhe kontekstin e saj unik. Nëse do t'i

përmbledhim, këto praktika bazohen në konceptet e mëposhtme:

- **“Vizioni Zero” – që do të thotë se brenda vitit 2050, humbjet e jetës dhe lëndimet e rënda në rrugët e Shqipërisë duhet të eliminohen totalisht.** Kjo është një ide e fuqishme që merr parasysh gabimin njerëzor dhe përpiqet të krijojë një sistem rrugor ku gabimet nuk çojnë në tragjedi. Kjo ide nuk është vetëm teorike, po ajo tashmë është aplikuar dhe funksionon në vende të ndryshme në të gjithë botën, ku siguria rrugore është thellësisht e integruar në aspekte të ndryshme të ekonomisë, nga planifikimi urban, tek menaxhimi i trafikut dhe shëndeti.

Për Shqipërinë, miratimi i “Vizionit Zero” si parim udhëzues do të jetë një ndryshim rrënjësor. Nuk ka të bëjë vetëm me vendosjen e objektivave ambiciozë, ka të bëjë me ndryshimin e mënyrës se si e shohim sigurinë rrugore, duke e vendosur atë në qendër të çdo vendimi në lidhje me rrugët, hapësirat urbane dhe politikat e transportit.

- **Qasja e Sistemit të Sigurt (QSS) – është një kuadër gjithëpërfshirës që synon minimizimin e lëndimeve dhe fataliteteve në rrugë.** Parimi i saj qendror është një koncept që jeta dhe shëndeti i njeriut duhet të jenë prioritet mbi çdo gjë, gjatë projektimit dhe funksionimit të sistemeve të qarkullimit rrugor. Kjo qasje pranon idenë se, ndërsa gabimet njerëzore janë të pashmangshme, vetë sistemi rrugor duhet të projektohet në një mënyrë që parandalon që këto gabime të çojnë në lëndime të rënda ose fatalitete. Elementet kryesore të QSS janë si më poshtë:

- Menaxhimi i Sigurisë Rrugore, duke përfshirë koordinimin efektiv vertikal dhe horizontal të sigurisë rrugore dhe bashkëpunimin midis palëve kryesore të interesit për sigurinë rrugore (MIE, MPB/PRr, MSHMS, MA, DPSHTRR, IT, ARrSH, etj.).

- Rrugë dhe Infrastrukturë e Sigurt, duke përfshirë shpejtësinë e sigurt: projektimi i rrugëve duke pasur parasysh sigurinë, siç janë sinjalistika e duhur, shënjimet e qarta, kalimet e sigurta për këmbësorët dhe infrastruktura që minimizon riskun e aksidenteve. Vendosja e kufijve të shpejtësisë që përputhen me funksionin dhe nivelin e sigurisë së rrugës. Shpejtësitë më të ulëta zvogëlojnë ashpërsinë e aksidenteve dhe përmirësojnë kohën e reagimit.



- Automjete të Sigurta: inkurajimi i përdorimit të automjeteve të pajisura me karakteristika të avancuara sigurie si jastëk ajri, frenim automatik emergjent dhe sisteme kontrolli të stabilitetit, si dhe eliminimi i automjeteve të gjeneratave të vjetra.

- Përdorues të Sigurt të Rugës: promovimi i sjelljes së përgjegjshme përmes edukimit, zbatimit të ligjit dhe mbështetjes për përdoruesit e rugës, qofshin ata drejtues, këmbësorë apo çiklistë.

- Reagimi pas Aksidentit: sigurimi i shërbimeve të shpejta dhe efektive të reagimit ndaj emergjencave dhe shërbimeve të rehabilitimit për viktimat e aksidenteve për të zvogëluar pasojat afatgjata të lëndimeve.

QSS nënvizon përgjegjësinë e përbashkët midis individëve, qeverive dhe organizatave për të krijuar një mjedis më të sigurt qarkullimi. Ai zbatohet gjerësisht në vendet me performancën më të mirë.

Si përfundim, Qasja ‘Vizioni Zero’ mund të shërbejë si udhërrëfyes për Shqipërinë, duke e ndihmuar vendin të ndërtojë një të ardhme në të cilën askush nuk humb jetën dhe askush nuk pëson lëndime të rënda në rrugët e vendit. QSS mund të jetë mjeti për arritjen e këtij Vizioni të programuar.

1.4 Procesi i zhvillimit të Strategjisë së dytë të Sigurisë Rrugore

Zhvillimi i SSRr të dytë të Shqipërisë u bazua në një proces sistematik, të bazuar në prova dhe gjithëpërfshirës, në përputhje me praktikën më të mira ndërkombëtare dhe të BE-së. Strategjia është hartuar për të përmbushur objektivat e Politikës së Sigurisë Rrugore të BE-së 2021–2030 bazuar në ‘Vizionin Zero’ të miratuar dhe Qasjen e Sistemit të Sigurt, të cilat pasqyrohen edhe në gjeneratën e dytë të Planit të Veprimit për Sigurinë Rrugore të Traktatit të Komunitetit të Transportit (ICT). Strategjia është plotësisht në përputhje me Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim Evropian (SKZHI) 2022-2030.

Zhvillimi i metodologjisë SSRr u bazua në hapat e mëposhtëm:

- Një përgatitje fillestare, prezantimi dhe konsultimi i metodologjisë gjithëpërfshirëse të propozuar për përgatitjen e SSRr;

- Prezantimi dhe komente në lidhje me qasjen e vendimmarrjes të bazuar në të dhëna brenda të pesë shtyllave të sigurisë rrugore të OKB-së (1.

Menaxhimi i Sigurisë Rrugore, 2. Infrastruktura Rrugore më e Sigurt, 3. Automjete më të Sigurta, 4. Përdorues më të Sigurt të Rugës dhe 5. Shërbime pas aksidentit) të Planit Global të Veprimit të Organizatës Botërore të Shëndetësisë, duke përfshirë të gjithë palët kryesore të interesit lidhur me sigurinë rrugore;

- Variablat e përcaktuara në secilën prej pesë shtyllave të SSRr me arsyetimin, justifikimin dhe metodologjinë e tyre të llogaritjes;

- Mundësimi i përcaktimit të prioritetëve bazuar në të dhëna që lejon përzgjedhjen e masave; dhe

- Zhvillimi i një databaze mbështetëse të përshtatshme dhe një instrumenti vendimmarrës.

Pas organizimit të dy seminareve në lidhje me metodologjinë me të gjithë palët e interesit, u krye Analiza e Hendekut dhe u hartuan një seri raportesh. Seminari i tretë u organizua pas Analizës së Hendekut dhe një modeli të propozuar të qeverisjes së SSRr për të diskutuar/konfirmuar gjetjet, përpara hartimit të tekstit të SSRr.

Pasi u përgatit SSRr, ajo u shpërnda për komente me palët kryesore të interesit të sigurisë rrugore (anëtarë të GNP-së).

Përveç mbështetjes së rregullt të ofruar për përgatitjen e SSRr dhe Planit të saj të Veprimit, edhe pas miratimit zyrtar, zbatimi i tyre do të mbështetet nga disponueshmëria e ekipit ndërkombëtar të ekspertëve, sipas nevojës dhe në përputhje me pritshmëritë e Qeverisë Shqiptare.

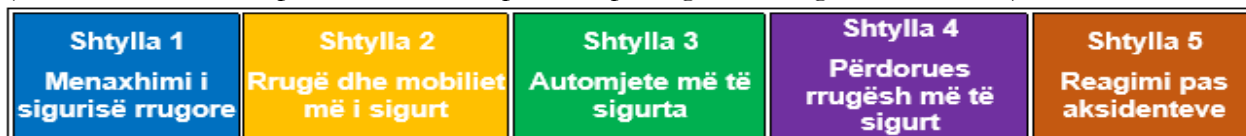
2. GJETJET KRYESORE NGA ANALIZA E HENDEKUT PËR SIGURINË RRUGORE NË LIDHJE ME ZBATIMIN E STRATEGJISË

Kuptimi i situatës aktuale të sigurisë rrugore në Shqipëri, përcaktimi i gjendjes së dëshiruar të sigurisë rrugore dhe identifikimi i ndërhyrjeve transformuese, janë hapat kryesorë në arritjen e Menaxhimit të suksesshëm të Sigurisë Rrugore (MSRr).

Analiza e Hendekut në lidhje me SSRr kryhet bazuar në tre aspekte: shqyrtimi i kapacitetit institucional për sigurinë rrugore, përfshirë qeverisjen e MSRr, Analiza e Hendekut të praktikës aktuale të MSRr brenda pesë shtyllave të OKB-së për sigurinë rrugore (dekada e parë) dhe boshllëqet e identifikuar brenda sistemeve mbështetëse, për një monitorim/vlerësim të suksesshëm të sigurisë rrugore, të bazuar në të dhëna.

Figura 2-1. Pesë shtylla të OKB-së për sigurinë rrugore

(Burimi: Plani Global për Dekadën e Veprimeve për Sigurinë Rrugore 2011–2020)



2.1 Rishikimi i kapacitetit institucional të sigurisë rrugore dhe qeverisja e MSRR

Gjatë dekadës së fundit (zbatimi i SSRr të parë), Shqipëria arriti të krijojë sistemin e MSRR dhe, aktualisht, ka një numër institucioneve të angazhuara me MSRR, përfshirë:

- Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë me institucionet e saj të varësisë (Drejtoria e Shërbimeve të Transportit Rrugor, Autoriteti Rrugor Shqiptar dhe Instituti i Transportit);

- Ministrinë e Punëve të Brendshme dhe institucionet e saj të varësisë (Drejtoria e Policisë Rrugore dhe Sektorët e Rendit Publik - operatorët 112);

- Ministrinë e Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale me institucionet e saj të varësisë (Qendrat Shëndetësore, Qendra Kombëtare e Urgjencës Mjekësore (QKUM) dhe Reagimi ndaj Emergjencave në Shqipëri 127);

- Ministrinë e Arsimit me institucionet e saj të varësisë (ASCAP – Agjencia e Sigurimit e Cilësisë së Arsimit Parauniversitar dhe Qendra e Shërbimeve Arsimore);

- Bashkitë (Policia Bashkiake, strukturat e rrugëve dhe qarkullimit, strukturat e planifikimit urban dhe ato të transportit urban, etj.);

- Akademinë (universitete dhe fakultete të ndryshme);

- Shoqata profesionale (një numër organizatash profesionale në fusha të ndryshme që lidhen me transportin rrugor, sigurinë rrugore dhe të drejtat e pasagjerëve/përdoruesve);

- Sektorin Privat (Shoqata e Kompanive të Sigurimeve të Shqipërisë); dhe

- Shoqëria Civile (OJF të ndryshme).

Secili prej institucioneve të specifikuar më sipër ka vendin e vet në sistemin MSRR, megjithatë, duke marrë parasysh vizionin dhe objektivat shumë ambicioze të SSRr, kapacitetet e këtyre institucioneve duhet të përmirësohen në mënyrë që të përshtaten me praktikën më të mira për sigurinë rrugore në mënyrat e propozuara më poshtë:

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë me institucionet e saj të varësisë: ekziston një nevojë e fortë për të forcuar qeverisjen e sigurisë rrugore të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) duke përmirësuar funksionet e sigurisë rrugore të një agjencie kryesore të sigurisë rrugore si: DPSHTRR, si dhe duke përmirësuar performancën e Institutit të Transportit (IT);

- Ministria e Punëve të Brendshme me institucionet e saj të varësisë: databaza aktuale e aksidenteve duhet të përmirësohet (në thelb dhe në aspektin teknologjik) dhe Policia Rrugore duhet të trajnohet mbi përdorimin e saj.

- Ministria e Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale me institucionet e saj të varësisë: sektori i shëndetësisë ka nevojë për përmirësimin e sistemit të informacionit spitalor në lidhje me aksidentet dhe lidhje më të mirë me databazën e Ministrisë së Punëve të Brendshme;

- Ministria e Arsimit me institucionet e saj të varësisë, shkollat fillore kanë një kurrikul për sigurinë rrugore, megjithatë, materialet mësimore në përdorim të përmirësuara të futen në ushtrime praktike;

- Bashkitë: ekziston një nevojë e fortë për një angazhim më të thellë të komuniteteve lokale në punën e sigurisë rrugore dhe një koordinim më të mirë vertikal të aktiviteteve të sigurisë rrugore;

- Akademia: universitetet duhet të pranojnë më shumë angazhime në punën kërkimore dhe transferimin e njohurive për sigurinë rrugore;

- Shoqatat Profesionale: angazhimi i tyre për sigurinë rrugore është i vogël dhe kjo duhet të përmirësohet;

- Sektori Privat: kompanitë e sigurimeve nuk janë shumë të përfshira në çështjet e sigurisë rrugore dhe kjo situatë duhet të ndryshojë, prandaj ka hapësirë për përmirësim;

- Shoqëria Civile: ekziston nevoja për një angazhim më të konsiderueshëm të OJQ-ve në çështjet e sigurisë rrugore.

Të gjitha boshllëqet e specifikuar më sipër do të mbulohen nga fushat prioritare të ndërhyrjes së



SSRr, si dhe në Planin e saj të Veprimit në më shumë detaje.

Këto përmirësime të palëve kryesore të interesit për sigurinë rrugore, duke përfshirë qeverisjen e MSRr, do të mundësojnë krijimin e një baze të mirë për përmirësimin e MSRr dhe zbatimin e ndërhyrjeve të identifikuar dhe të nevojshme për sigurinë rrugore.

2.2 Analiza Hendekut e praktikës aktuale të sigurisë rrugore brenda pesë shtyllave të OKB-së për sigurinë rrugore

Gjatë përcaktimit të standardeve të sigurisë rrugore u identifikuan mangësitë e mëposhtme të sigurisë rrugore, brenda pesë shtyllave të OKB-së:

- Shtylla 1 (Menaxhimi i Sigurisë Rrugore): aspektet e mëposhtme të sigurisë rrugore kanë nevojë për vëmendje dhe përmirësime shtesë:

- Një agjenci/strukture kryesore e sigurisë rrugore dhe, veçanërisht, mekanizma koordinimi të sigurisë rrugore;

- Strategjia për Sigurinë Rrugore dhe Plani i saj i Veprimit, me objektiva realistë dhe afatgjatë mungon plotësisht;

- Sistemet mbështetëse të sigurisë kanë nevojë për përmirësime të konsiderueshme (një databazë për aksidentet, një databazë për shëndetin, për rrugët, integrimi i një regjistri qendror të automjeteve, etj.).

- Shtylla 2 (Rrugë të Sigurta dhe Lëvizshmëri): aspektet e mëposhtme të sigurisë rrugore kanë nevojë për vëmendje dhe përmirësime shtesë:

- Ekziston nevoja për forcimin e kapaciteteve të ARSH-së (krijimi i një strukture të dedikuar për sigurinë rrugore);

- Planifikimi i qëndrueshëm dhe i sigurt, si dhe arritja e rrugëve të reja më të sigurta, kanë nevojë për përmirësime mesatare deri të larta, ndërsa funksionimi i sigurt i rrjetit ekzistues rrugor ka nevojë për përmirësime të lehta, duke marrë parasysh se shumë investime janë në proces. Sistemi i Menaxhimit të Vlerësimit të Rrugëve ka nevojë për përmirësime të konsiderueshme;

- Ndërtimi i kapaciteteve, kërkimi dhe transferimi i njohurive duhet të përmirësohen ndjeshëm.

- Shtylla 3 (Automjete të Sigurta): aspektet e mëposhtme të sigurisë rrugore kanë nevojë për vëmendje dhe përmirësime shtesë:

- Ekziston nevoja për përmirësimin e kontrolleve rrugore/kontrolleve periodike teknike të automjeteve dhe detektimin e automjeteve mbipeshë, përmirësimin e zbatimit të rregullave për transportin e mallrave të rrezikshme në rrugë, si dhe përmirësimin e sigurisë së përdorimit të pajisjeve të mikro-mobiliteteve;

- Rritja e ndërgjegjësimit mbi Programi Evropian i Vlerësimit të Makinave të Reja dhe automjete më të sigurta duhet të përfshihet në fushatat publike;

- Qeveria duhet të rrisë lehtësimin e përdorimit të automjeteve më të sigurta dhe më ekologjike.

- Shtylla 4 (Sjelljet e Sigurta të Përdoruesve të Rrugës):

- Ekziston nevoja për një kuptim më të mirë të faktorëve të riskut për sigurinë rrugore, veçanërisht përfshirja e Treguesve Kryesorë të Performancës (TKP);

- Zbatimi i të gjithë TKP-ve duhet të përmirësohet;

- Mungojnë fushatat gjithëpërfshirëse të sigurisë rrugore si pjesë e TKP-ve.

- Shtylla 5 (Reagimi pas Aksidentit):

- Ekziston nevoja për përmirësimin e trajnimeve të përbashkëta të policisë, kërkim-shpëtimit dhe ndihmën e parë të Shërbimit të Urgjencës Mjekësore dhe trajtimin e të lënduarve;

- Duhet të bëhet një vlerësim i rregullt i Shërbimit të Urgjencës Mjekësore dhe monitorim i kohës së reagimit;

- Shkalla e lëndimeve MAIS3+ duhet të futet në sektorin e shëndetësisë, si dhe duhet të përmirësohet mbështetja shtetërore për personat që kanë ngelur me aftësi të kufizuara si pasojë e aksidenteve rrugore.

2.3 Boshllëqet e identifikuar në sistemet mbështetëse për monitorim/vlerësim të suksesshëm të sigurisë rrugore të bazuar në të dhëna

Menaxhimi i të dhënave të lidhura me sigurinë rrugore në Shqipëri duhet të përmirësohet në një mënyrë që të sigurojë mbledhjen, përpunimin, analizën dhe shpërndarjen sistematike të të dhënave të lidhura me sigurinë rrugore, sepse një menaxhim efektiv i të dhënave të sigurisë rrugore është thelbësor për identifikimin e trendeve, vlerësimin e efektivitetit të ndërhyrjeve dhe formulimin e politikave të bazuara në evidenca.



- Lidhur me databazën aktuale të aksidenteve në Drejtorinë e Policisë Rrugore. Platforma e softuerit të databazës së aksidenteve dhe aplikacioni i përdorur janë të vjetra dhe kanë nevojë për përditësim. Struktura aktuale e të dhënave të aksidenteve ka nevojë për përmirësime të konsiderueshme në mënyrë që të përputhet me strukturën e të dhënave CADaS të propozuar nga KE. Vendndodhja e aksidenteve bazohet në koordinatat GPS të aksidenteve pa një vendndodhje specifike bazuar në sistemin e referencës rrugore dhe gurët e kilometrazhit.

- Rrjeti rrugor shtetëror ka nevojë për digjitalizim cilësor dhe një sistem reference rrugor gjithëpërfshirës të miratuar/përdorur zyrtarisht, të ndarë në seksione dhe nyje homogjene rrugore. Të dhënat në lidhje me rrjetin rrugor shtetëror nuk janë pjesë e databazës së aksidenteve të Policisë Rrugore.

- Të dhënat në lidhje me qarkullimin rrugor janë të pamjaftueshme dhe rrjeti rrugor shtetëror nuk integron mjaftueshëm numërues të qarkullimit.

- Mbledhja e të dhënave të TKP-ve nuk është bërë, që do të thotë se, aktualisht në Shqipëri, nuk ka të dhëna bazë në lidhje me sjelljen e përdoruesve të rrugës. Të dhënat e automjeteve janë të organizuara mirë dhe të disponueshme publikisht për qëllime statistikore. Ato kanë nevojë për përmirësime të vogla dhe Shqipëria duhet të fillojë të mbledhë të dhëna për kilometrazhin e përshkuar nga automjetet.

Të gjitha këto janë arsye për raportimin, analizën bazë të sigurisë rrugore dhe monitorimin e përhershëm aktualisht të kufizuara. Prandaj, duhet të bëhen përpjekje shtesë për të integruar të dhënat nga institucione të ndryshme dhe palë të interesit lidhur me sigurinë rrugore dhe për të krijuar një Databazë kombëtare të plotë të sigurisë rrugore. Ky proces do të çojë në një kuptim më të mirë të problemeve të sigurisë rrugore dhe monitorimit/vlerësimit të cilësisë në Shqipëri.

3. NJË PANORAMË E GJENDJES SË SIGURISË RRUGORE NË SHQIPËRI

3.1 Performanca e sigurisë rrugore në Shqipëri

Shqipëria ka bërë një progres të dukshëm në përmirësimin e sigurisë rrugore vitet e fundit. Harmonizimi i legjislacionit kombëtar me *acquis* të

BE-së dhe të drejtën ndërkombëtare dhe marrëveshjet në sektorin e transportit rrugor, zbatimi i kërkesave të BE-së në lidhje me automjetet, infrastrukturën rrugore, përdoruesit e rrugës dhe rregullat e zbatimit përbëjnë një pjesë të rëndësishme të këtij përparimi legjislativ. Veçanërisht, “Kodi Rrugor i Shqipërisë” ka pësuar përditësime të shumta, duke përfshirë zbatimin e një sistemi pikësh (demerit), dënime më të ashpra për drejtimin e automjeteve në gjendje të dehur dhe kuadër rregullator fillestar për transportin e mallrave të rrezikshme. Megjithatë, ka ende nevojë për të punuar për të siguruar përputhshmëri të plotë me *acquis* të BE-së, një kërkesë për anëtarësimin e vendit në Union.

Treguesi i performancës së sigurisë rrugore për pasojën më të rëndë të aksidenteve rrugore në rrugët shqiptare/numri i vdekjeve, nga viti 2010 deri në vitin 2024, tregon një progres të konsiderueshëm. Pra pas pothuajse një dekadë e gjysmë, numri i vdekjeve në rrugët e Shqipërisë është ulur me 48.58%, (ose nga 352 vdekje në vitin 2010 në 181 vdekje në vitin 2020). Kjo është një shifër shumë inkurajuese për sa i përket arritjes së qëllimeve të “Vizionit Zero” dhe zbatimit të masave efektive të sigurisë rrugore. Ky progres ishte pothuajse në përputhje me objektivat e BE-së për reduktimin e aksidenteve rrugore për dekadën e kaluar. BE-ja ka vendosur objektivin për të ulur vdekjet në trafikun rrugor me 50% në dekadën e dytë, si pjesë e Kuadrit të Politikave të Sigurisë Rrugore të BE-së 2021–2030.

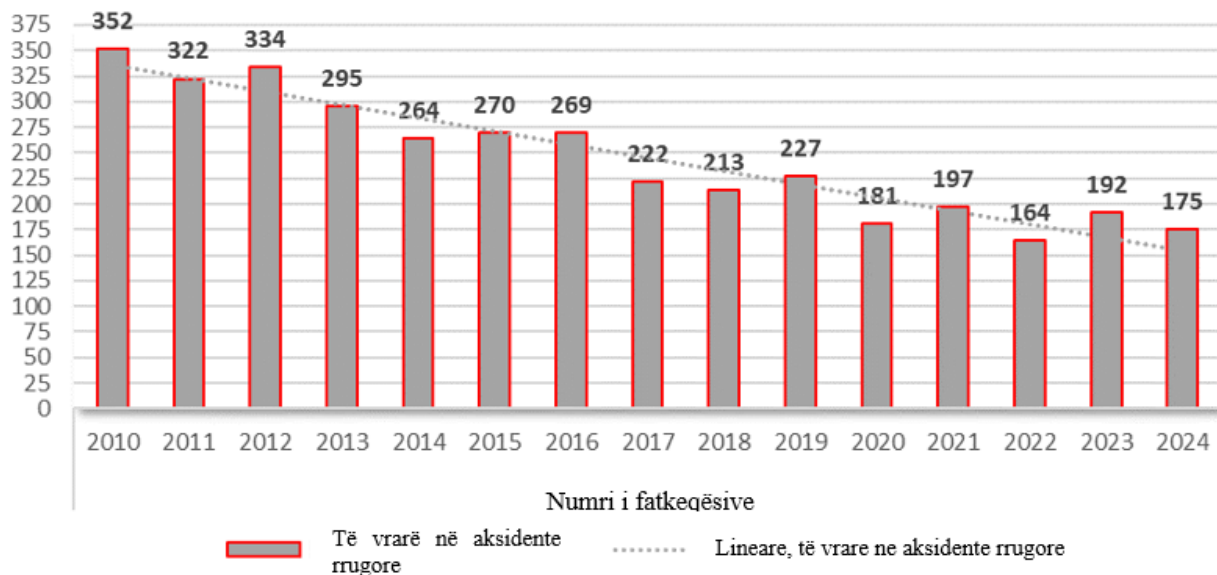
Shqipëria regjistroi 197³ vdekje në vitin 2021, dhe, ndërsa në vitin 2024, 175 vdekje në rrugët e Shqipërisë. Ky trend në rënie i vdekjeve (-11%) tregon gjithashtu një përmirësim në sigurinë rrugore dhe është rezultat i planifikimit strategjik dhe vijimit të aktiviteteve pas kalimit të afatit të dokumenteve përkatëse strategjike. Shqipëria gjithashtu miratoi qasjen e “Vizionit Zero” në Strategjinë e saj të fundit për Sigurinë Rrugore.

³ Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011–2020 “Siguria Rrugore si e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë” dhe Faqe | 16508

Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016–2020.

Figura 3-1. Numri i vdekjeve në aksidente rrugore në Shqipëri nga viti 2010 deri në vitin 2024

(Burimi: INSTAT-i)



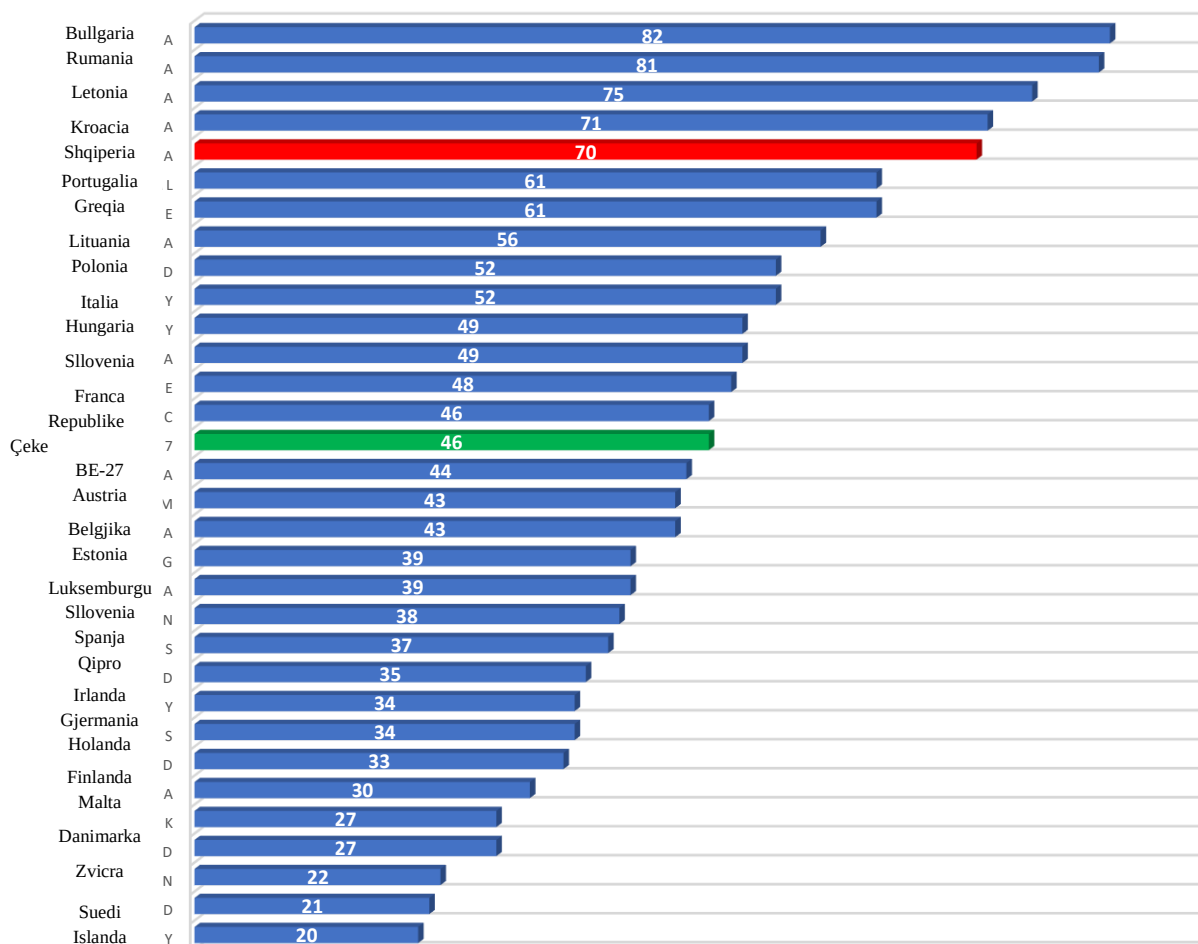
Arritja e suksesit me Strategjinë e re të Sigurisë Rrugore 2026–2030 dhe Planin e Veprimit do të kërkojë më shumë përpjekje, pasi shumë arritje të shpejta janë realizuar tashmë dhe Pandemia e Covid-19 duke zvogëluar qarkullimin, solli përkohësisht rritje të sigurisë rrugore. Kjo është arsyeja pse të gjithë aktorët kryesorë të sigurisë rrugore duhet të bashkohen dhe të përshtatin përpjekjet e tyre drejt arritjes së qëllimit përfundimtar të Shqipërisë - “Vizioni Zero.”

Duhet theksuar se periudha kohore e dokumenteve strategjike të hartuara më parë nga Shqipëria mbi sigurinë rrugore ka përfunduar. Janë marrë në konsideratë praktikatat e mira nga Strategjia e fundit, si dhe orientimet pozitive globale dhe evropiane. Me ndihmën e dokumentit të ri strategjik, Strategjia për Sigurinë Rrugore 2026–2030 dhe Plani i saj i Veprimit, Shqipëria do të forcojë rolet e të gjithë palëve të interesit dhe, gjithashtu, do të ulë shifrat e vdekjeve, lëndimeve dhe aksidenteve në rrugë. Shqipëria synon të arrijë një nivel sigurie rrugore që pasqyron vendet e BE-së me performancën më të mirë, duke u përpjekur për një rënie të vazhdueshme të vdekjeve dhe lëndimeve.

Figura 3-2. Shkalla e vdekshmërisë për milion banorë (2023)

(Burimi: Baza e të dhënave të kujdesit të BE-së dhe INSTAT-i)

FATALITETE NE RRUGE PER MILION BANORE (2023)



Shqipëria po bën gjithashtu progres në aspektin e përmirësimeve institucionale, infrastrukturës rrugore, zbatimit të ligjit dhe masave të sigurisë. Sipas kësaj Strategjie për Sigurinë Rrugore 2026–2030 dhe Planit të saj të Veprimit, Shqipëria do të vazhdojë të zbatojë një politikë efektive të sigurisë rrugore, duke marrë parasysh të gjitha shtyllat e sigurisë rrugore të OKB-së: MSRR, rrugë më të sigurta dhe mobilitet më i sigurt, automjete më të sigurta, përdorues të rrugës më të sigurt dhe reagim pas aksidenteve.

Performanca e sigurisë rrugore e Shqipërisë është përmirësuar, por ende mbeten sfida të rëndësishme. Pavarësisht disa arritjeve, janë konstatuar probleme serioze në aspektin e sjelljes së përdoruesve, sigurisë së automjeteve dhe infrastrukturës rrugore më të sigurt. Problemet më kryesore me sigurinë rrugore lidhen me sjelljen e papërshtatshme të përdoruesve të rrugës. Sjelljet me risk të lartë, të tilla si shpejtësia, drejtimi i pakujdesshëm, përdorimi i telefonit celular gjatë drejtimit të mjetit, vendosja rrallë e ripit të sigurimit dhe kokores, sjellja e përdoruesve të rrezikuar të rrugës dhe drejtimi i mjetit në gjendje të dehur mbeten të përhapura, ku kjo e fundit ka tendencë në rritje.

Nevoja për planifikim hapësinor të përmirësuar dhe struktura e trashëguar e rrjetit rrugor mbetet problem. Funkcioni i duhur i rrugës duhet të merret në konsideratë. Urbanizimi, veçanërisht në qytetet e mëdha dhe zonat turistike, i përqendruar kryesisht në nevojat e përdoruesve të automjeteve, ka mbingarkuar sistemin rrugor dhe ka kontribuar në kushte të rrezikshme për të gjithë përdoruesit e tjerë të rrugës dhe, veçanërisht, për përdoruesit e rrezikuar të rrugës.

Kapacitetet e autoriteteve lokale janë të kufizuara dhe shumë bashkive u mungon përvoja dhe burimet

për të menaxhuar në mënyrë efektive sigurinë rrugore, kështu që duhet t'i kushtohet më shumë vëmendje trajnimit dhe udhëzimeve të standardizuara.

Me Strategjinë e re, Shqipëria po miraton Qasjen e Sistemit të Sigurt (QSS). Objektivi kryesor i planifikimit strategjik është të zhvillojë një sistem transporti në të cilin askush nuk vritet ose lëndohet rëndë dhe në të cilin përgjegjësia për sigurinë ndahet midis të gjithë përdoruesve. Zbatimi i veprimeve të përcaktuara në Planin e Veprimit për Sigurinë Rrugore është një hap i rëndësishëm drejt arritjes së “Vizionit Zero”.

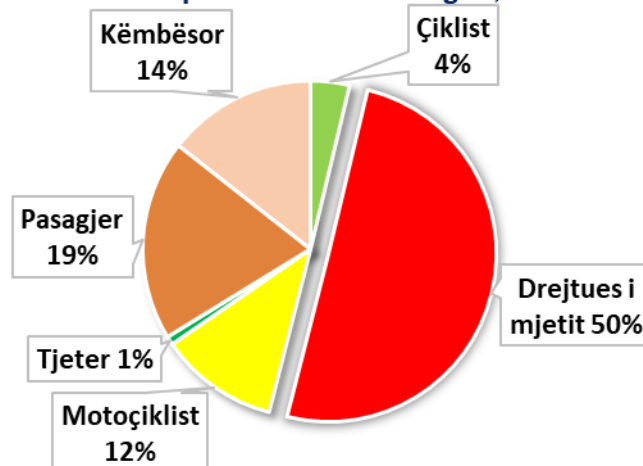
3.2 Sfidat kryesore të identifikuar

Edhe pse Shqipëria ka bërë progres në përmirësimin e infrastrukturës rrugore, me ndërtimin e rrugëve dhe autostradave të reja dhe zbatimin e rregullave të qarkullimit, rritja e numrit të automjeteve, dendësisë së qarkullimit dhe të aksidenteve rrugore e ka zbehur efektin dhe tregon se nevojiten përpjekje të mëtejshme për të përmirësuar sigurinë rrugore dhe për të mbrojtur përdoruesit e rrugës. Kjo është veçanërisht e rëndësishme për grupet e rrezikuara si këmbësorët, çiklistët dhe motoçiklistët, siç dëshmohet nga statistikatat.

Figura 3-3: Aksidentet e përdoruesve të rrugës (sipas kategorisë së përdoruesve), 2021–2024

(Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)

Aksidentet e përdoruesve të rrugës, 2021-2024



Nuk ka dyshim se drejtuesit e mjeteve dallohen në statistikatat e aksidenteve dhe se sjellja e tyre pasqyrohet në statistikatat në lidhje me viktimat e aksidenteve rrugore, pasagjerët e përfshirë. Është vërtetuar se faktorët më të zakonshëm të riskut për aksidentet rrugore janë karakteristikat e drejtuesve të mjeteve, d.m.th., sjellja e tyre.

- Faktorët kryesorë që kontribuojnë në numrin e përplasjeve dhe shkallën e lëndimeve janë shpejtësia, drejtimi i pakujdesshëm, drejtimi i makinës në gjendje të dehur (nën efektin e alkoolit, drogave të paligjshme dhe substanca të tjera psikoaktive), përdorimi i telefonave celularë gjatë drejtimit, përdorimi i ulët i rripit të sigurimit dhe kokores dhe sjelljet e rrezikshme të përdoruesve të rrugës.

Lidhur me drejtuesit e mjeteve, është e rëndësishme t'i jepet përparësi edukimit dhe parandalimit si për drejtuesit e rinj ashtu edhe për ata më të vjetër. Drejtuesit e rinj shpesh përfshihen në më shumë aksidente për shkak të mungesës së përvojës dhe tendencës më të madhe për të marrë risqe. Drejtuesit më të vjetër mund të jenë më të rrezikuar për shkak të rënies fizike ose konjitive që lidhet me moshën. Kjo është një çështje gjithnjë e më e rëndësishme pasi numri i drejtuesve më të vjetër vazhdon të rritet. Rrezikimi i këmbësorëve, motoçiklistëve dhe çiklistëve në aspektin e vdekjeve në rrugë është veçanërisht i dukshëm. Këto grupe përbëjnë më shumë se 55% të numrit të përgjithshëm të vdekjeve në rrugë. Këmbësorët, motoçiklistët dhe çiklistët përbëjnë gjithashtu më shumë se 45% të të lënduarve. Përdoruesit

e rrezikuar të rrugës po përballen me më shumë rreziqe në rrugë, prandaj është e rëndësishme të përqendrohemi në mbrojtjen e atyre që janë më të ekspozuar dhe më pak të mbrojtur.

Figura 3-4. Fatalitetet e përdoruesve të rrugës, 2021–2024

(Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)

Fatalitetet e përdoruesve të rrugës (2021–2024)

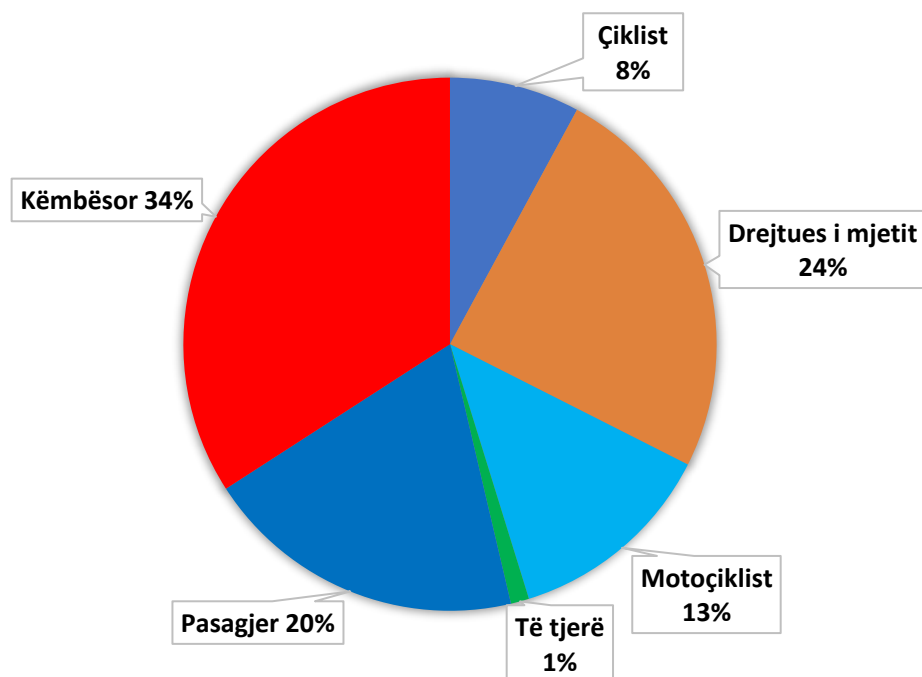
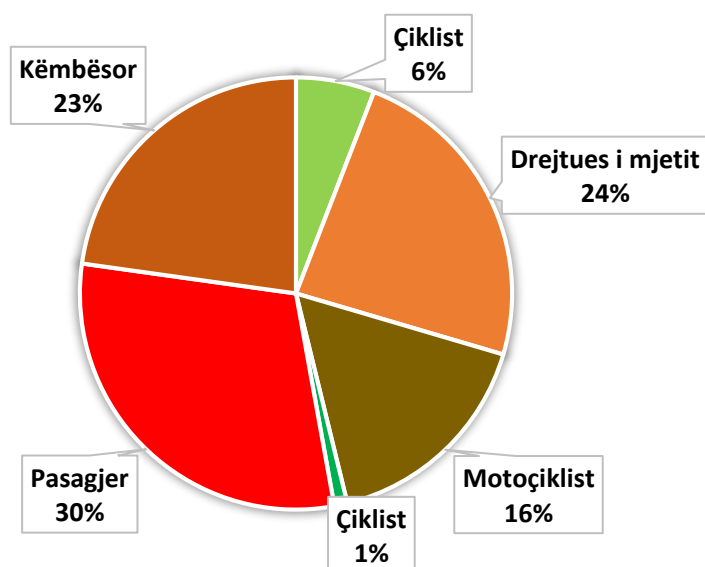


Figura 3-5. Lëndime të rënda dhe të lehta të përdoruesve të rrugës, 2021–2024

(Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)

Lëndime të rënda dhe të lehta të përdoruesit të rrugës, 2021–2024



Aksidentet rrugore ndikohen nga sjelljet e pasigurta si të drejtuesve të mjeteve ashtu edhe të përdoruesve të rrezikuar të rrugës. Ekzistojnë disa faktorë kryesorë që kontribuojnë në këtë, duke përfshirë një mungesë të përgjithshme të respektit të ndërsjellë dhe durimit midis llojeve të ndryshme të përdoruesve të rrugës, një shpërfillje për sigurinë personale dhe sigurinë e të tjerëve që ndajnë rrugën, një shpërfillje me dashje e rregullave dhe sinjalistikës së qarkullimit rrugor, mos-kuptueshmëria apo menaxhimi plotësisht i risqeve lidhur me përdorimin e rrugës, për rrjedhojë mungesa e ndërgjegjësimit dhe një tendencë për t'ia hedhur fajin të tjerëve në vend të pranimit të përgjegjësive personale që kontribuojnë në aksidente.

Duke pasur parasysh trendin drejt përmirësimit të gjendjes së automjeteve dhe infrastrukturës rrugore, **Strategjia për Sigurinë Rrugore përqendrohet te përdoruesit më të rrezikuar të rrugës, të cilëve u kushtohet gjithashtu vëmendje e veçantë në Planin e Veprimit të Strategjisë.** Ndryshe nga drejtuesit e mjeteve dhe pasagjerët e tyre, këmbësorët, çiklistët dhe motoçiklistët nuk kanë mbrojtje fizike në rast të një përplasjeje, duke i bërë edhe përplasjet me shpejtësi të ulët potencialisht fatale.

- Grupet e rrezikuara duhet të mbrohen më tej përmes qasjeve sistematike dhe masave të ndërhyrjes. Përdoruesit e rrezikuar të rrugës janë gjithnjë e më shumë në ekspozim ndaj riskut.

3.2.1 Grupet e Rrezikuara të Përdoruesve të Rrugës

Në Shqipëri, sfidat kryesore të sigurisë rrugore përfshijnë grupe specifike të përdoruesve të rrugës me risk të lartë dhe sjelljet e tyre të rrezikshme, të cilat kontribuojnë ndjeshëm në numrin e lartë të fataliteteve dhe lëndimeve në aksidente rrugore.

3.2.1.1 Këmbësorët

Si përdorues të pambrojtur të rrugës të ekspozuar drejtpërdrejt ndaj ndikimit të automjeteve, këmbësorët janë shumë të rrezikuar ndaj lëndimeve. Siguria e tyre varet ndjeshëm nga veprimet dhe ndërgjegjësimi i drejtuesve të mjeteve, gjë që për fat të keq i bën ata një grup me risk të lartë në mjediset e qarkullimit rrugor. Këmbësorët janë një grup shumë i rrezikuar me përqindjen më të lartë të vdekjeve në rrugë në Shqipëri (34% e vdekjeve në rrugë në vitet 2021–2024 ishin këmbësorë).

Statistikat janë dukshëm tronditëse, me një mori sjelljesh jo të sigurta në qarkullimin rrugor të shkaktuara nga këmbësorët, për shembull, 32% nga kalimi i pakujdesshëm i rrugës (figura 3-7). Kalimi i pakujdesshëm i rrugës përkeqësohet nga humbja e fokusit të këmbësorëve dhe përqendrimi i tyre, për shembull, tek pajisjet e tyre celulare, gjë që gjithashtu kontribuon në aksidente. Këmbësorët janë veçanërisht të rrezikuar në zonat urbane, ku si dendësia e qarkullimit ashtu edhe aktiviteti i këmbësorëve janë të larta. Duke shtuar ndryshimin në strukturën e automjeteve, ata janë edhe më të ekspozuar ndaj lëndimeve të rënda për shkak të konstruksionit dhe masës së automjetit. Këmbësorët shpesh përfshihen në aksidente fatale për shkak të shpejtësive të rrezikshme të drejtuesve të mjeteve dhe është vërejtur, se këta të fundit shpesh nuk u japin përparësi këmbësorëve në vendkalime. Këmbësorët gjithashtu shpesh përfshihen në aksidente për shkak të sjelljes së papërshtatshme dhe përdorimit të pakujdesshëm të rrugës (p.sh., kalimi i rrugës jashtë kalimeve të shënuara për këmbësorët, përdorimi i telefonave celularë gjatë ecjes në rrugë makine ose mosrespektimi i sinjalistikës rrugore). Ata shpesh zgjedhin rrugën më të shkurtër pavarësisht nga siguria, duke shmangur mbikalimet, vendkalimet për këmbësorët, ose pritjen në semafor. Këmbësorët mund të japin një kontribut të rëndësishëm në siguri duke kaluar rrugët/rrugica në vendkalimet e shënuara, duke ecur siç duhet përgjatë rrugës, duke përdorur sende reflektuese për të rritur vizibilitetin e tyre dhe duke mos përdorur telefonat celularë gjatë kalimit të rrugës. Zbatimi i ligjit duhet të përdoret për të mbështetur sjelljet e mira të këmbësorëve.

Planifikimi i transportit dhe projektimi i rrugëve në Shqipëri në të kaluarën i kanë dhënë përparësi kryesisht automjeteve motorike, shpesh duke neglizhuar nevojat e sigurisë së këmbësorëve, personave me aftësi të kufizuara dhe përdoruesve të tjerë të rrezikuar të rrugës. Rrugë të shumta, veçanërisht në zonat urbane, nuk janë projektuar duke pasur parasysh sigurinë e këmbësorëve. Probleme të tilla si mungesa e trotuareve, vendkalimet e papërshtatshme dhe projektet e pasigurta të rrugëve i detyrojnë këmbësorët të ndajnë hapësirën me automjetet ose të ndjekin rrugë të shkurtra të pasigurta. Në të njëjtën kohë, mbetet e paqartë nëse përdoruesit e rrugës e kuptojnë

plotësisht se sjelljet e tyre të rrezikshme kontribuojnë ndjeshëm në aksidente.

Këmbësorët e moshuar janë më të rrezikuarit pasi të moshuarit kanë më shumë gjasa të përdorin rrugë si këmbësorë, të përdorin transportin publik dhe me vigjilencën e tyre të zvogëluar, ata mund të jenë të prirur të bëhen viktime të aksidenteve rrugore më shpesh, siç tregohet në Figurën më

poshtë (58% e viktimave të moshuar në Shqipëri janë këmbësorë). Infrastruktura rrugore duhet të përshtatet me nevojat e këmbësorëve dhe personave me aftësi të kufizuara, programet parandaluese të edukimit duhet të zbatohen në nivel kombëtar dhe lokal, dhe vizibiliteti i personave në rrugë duhet të rritet.

Figura 3-6: Sjelljet e këmbësorëve në aksidentet rrugore, 2021–2024

(Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)

Sjelljet e këmbësorëve në aksidentet rrugore(2021–2024)

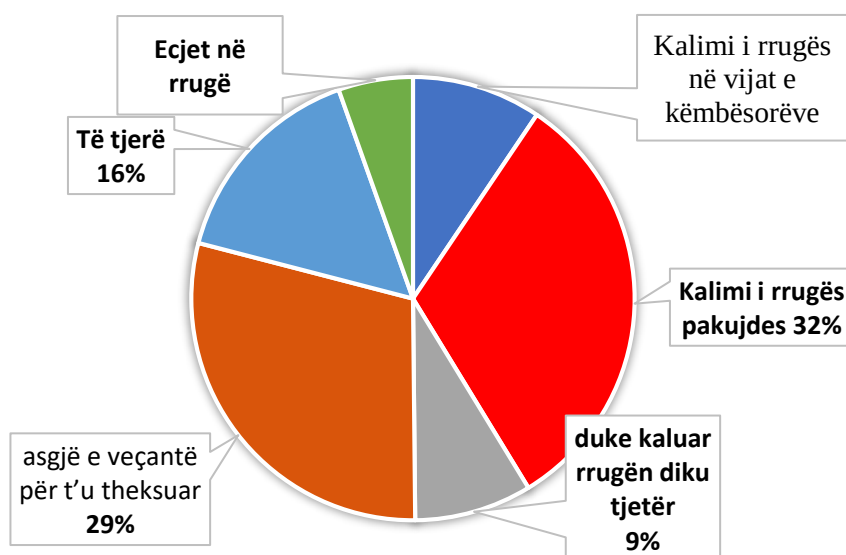
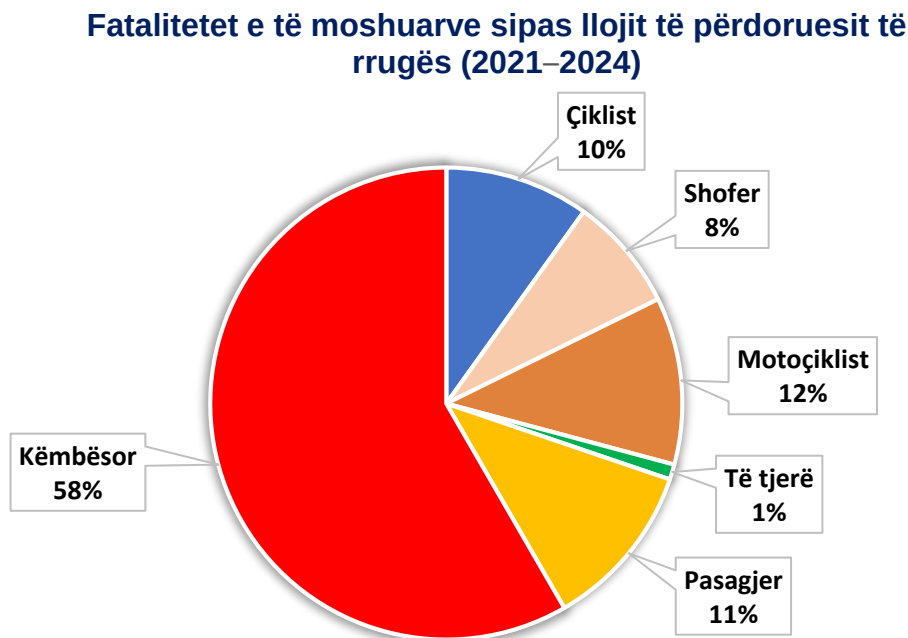


Figura 3-7. Fatalitetet e të moshuarve sipas llojit të përdoruesit të rrugës, 2021–2024
(Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)



Fëmijët e shkollës kanë nevojë për mbrojtje të synuar, veçanërisht në zonat e shkollave gjatë udhëtimeve të tyre të përditshme. Madhësia e tyre, gjykimi i kufizuar, mungesa e ndërgjegjësimit dhe impulsiviteti i bëjnë ata këmbësorë veçanërisht të rrezikuar. 37% e fëmijëve që kanë humbur jetën në aksidente rrugore janë këmbësorë. Siguria e tyre është kritike dhe mund të parandalohet lehtësisht përmes edukimit gjithëpërfshirës për fëmijët dhe drejtuesit e mjeteve, infrastrukturës së sigurt siç janë kalimet për këmbësorë dhe shpejtësia e reduktuar në zonat e shkollave, mbikëqyrjes nga të rriturit për fëmijët më të vegjël, sigurimit të vizibilitetit dhe adresimit të shpërqendrimeve. Krijimi i mjediseve të sigurta për ecje është një përgjegjësi e përbashkët e komunitetit që gjithashtu kontribuon në formimin e një sistemi transporti të shëndetshëm dhe aktiv në zonat urbane. Figura 3-10 është një shembull i udhëzimeve të hartuara dhe të zbatuara në Slloveni, të cilat u përgatitën më vonë nga TKT në disa gjuhë (përfshirë gjuhën shqipe) dhe u shpërndanë autoriteteve të të gjithë pjesëmarrësve rajonalë të TKT. Kjo qasje mund të ndiqet në nivel kombëtar dhe rajonal (duke zhvilluar udhëzime për sigurinë në shkollë edhe në nivel bashkie).

Figura 3-8. Fatalitetet e fëmijëve sipas llojit të përdoruesit të rrugës, 2021–2024
(Burimi: Ministria e Brendshme)

Fatalitetet e fëmijëve sipas llojit të përdoruesit të rrugës (2021–2024)

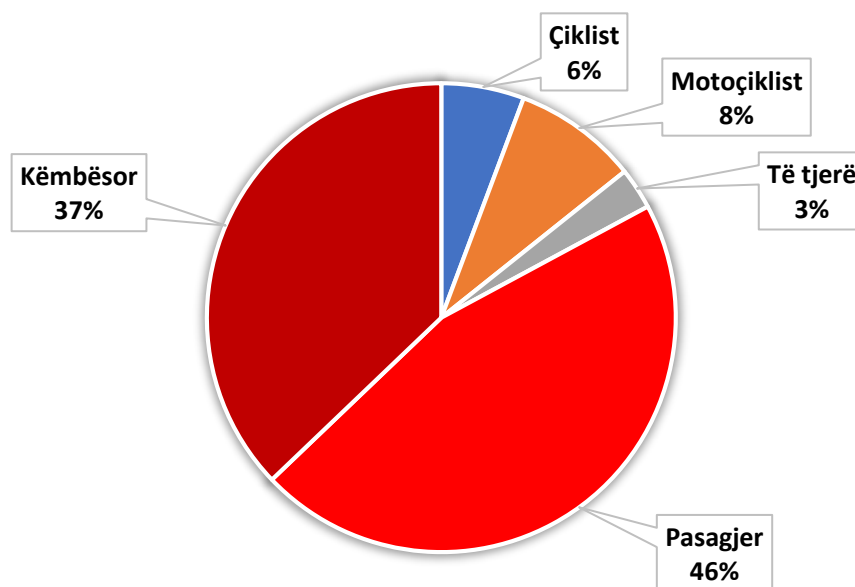


Figura 3-9. Udhëzime për “Më të Sigurt për në Shkollë” për të rritur sigurinë rrugore në afërsi të institucioneve arsimore, p.sh., shkollave

(Burimi: Sekretariati i Përhershëm i Komunitetit të Transportit)





- Përmirësimi i sigurisë për këmbësorët në Shqipëri do të kërkojë përpjekje të koordinuara në planifikimin urban, zhvillimin e infrastrukturës dhe edukimin publik për të promovuar sjellje të sigurt si tek drejtuesit e mjeteve ashtu edhe tek këmbësorët. Këto aktivitete do të pasohen nga zbatim gjithëpërfshirës, inteligjent dhe i bazuar në të dhëna.

3.2.1.2 Çiklistët

Çiklizmi është në rritje në të gjithë Evropën falë politikës së BE-së që çon në investime të mëdha në infrastrukturën e çiklizmit dhe promovimin e mobilitetit të qëndrueshëm dhe masave që lidhen me shëndetin. Ai gjithashtu përbën një pjesë të ofertës turistike të qyteteve, rajoneve dhe qendrave turistike. Numër çiklistësh rritet, veçanërisht kur moti është i mirë. Çiklizmi në zonat urbane të mbingarkuara ka shumë përparësi: zvogëlon mbingarkesën e trafikut dhe është i qëndrueshëm dhe miqësor ndaj mjedisit. Shqipëria po promovon çiklizmin për arsye mjedisore, turizëm dhe mobilitet të qëndrueshëm, dhe numri i çiklistëve pritet të rritet. Kjo do të përbëjë një sfidë të madhe për autoritetet për të siguruar zhvillimin e infrastrukturës të sigurt dhe miqësore për çiklistët, duke kontribuar në krijimin e sistemeve të transportit urban dhe ndërrurban të sigurt për çiklistët.

Çiklistët në Shqipëri janë një grup me rrezik të lartë për sa i përket sigurisë rrugore, kryesisht për shkak të statusit të tyre si përdorues të rrugës të rrezikuar të cilëve u mungon mbrojtja fizike e ofruar nga automjetet, mungesa e rrugëve të sigurt, siç janë korsitë e dedikuara për çiklizëm, përplasjet e mundshme me drejtuesit dhe këmbësorët për shkak të rrugëve të projektuara në mënyrë të pamjaftueshme dhe automjeteve që hyjnë në rrugët ekzistuese të biçikletave në mënyrë të përsëritur dhe problematike. Rrugët e projektuara në mënyrë të pamjaftueshme për çiklizëm paraqesin rreziqe për sigurinë dhe kufizojnë potencialin e çiklizmit si një mënyrë transporti. Këto rrugë shpesh nuk kanë infrastrukturë të dedikuar, siç janë korsitë e biçikletave ose korsitë e mbrojtura, duke i detyruar çiklistët të ndajnë hapësirën me automjetet motorike, duke rritur rrezikun e përplasjeve. Si rezultat, ata janë në risk dukshëm më të lartë për lëndime serioze ose vdekje në rast të një përplasjeje dhe, si rezultat, të dhënat e disponueshme aktualisht

tregojnë një rritje të konsiderueshme të aksidenteve të rënda që përfshijnë çiklistët. Ata përballen me risqe të larta për sigurinë rrugore për shkak të mungesës së mbrojtjes, infrastrukturës së pamjaftueshme të çiklizmit, sjelljeve të pasigurt të drejtuesve, përdorimit jo të rregullt të kokores, ndërgjegjësimit të kufizuar për sigurinë që materializohen në një numër të lartë aksidentesh fatale dhe të rënda.

Disa praktika jo të sigurt nga çiklistët rrisin riskun e tyre për aksidente. Këto përfshijnë shpërfilljen e ligjeve të trafikut, kalimin me biçikletë në trotuare, manovrat e papritura në qarkullim, ecjen me biçikletë në drejtimin e gabuar, visibilitetin e dobët për shkak të mungesës së dritave ose veshjeve të tyre të errëta, mungesën e vëmendjes, mospërdorimin e korsive të disponueshme të biçikletave dhe problemin mbizotërues të mosmbajtjes së kokoreve, gjë që përkeqëson rezultatet e lëndimeve. Gabimet më të zakonshme të bëra nga çiklistët janë injorimi i sinjalistikës dhe semaforëve, ecja nëpër rrugë makine ose ecja kundër rrjedhës së qarkullimit. Këto veprime rrisin mundësinë e një përplasjeje. Në mungesë të infrastrukturës së duhur, çiklistët dhe veçanërisht biçikletat elektrike, ndonjëherë përdorin trotualet, duke krijuar fërkime dhe risk potencial për këmbësorët.

Ngjashëm me çiklistët, përdoruesit e skuterëve elektrikë konsiderohen një grup i rrezikuar i përdoruesve të rrugës për shkak të risqeve të shumta me të cilat përballen në një mjedis të dominuar nga automjetet motorike, por edhe si një faktor risku i shtuar për këmbësorët, për shkak të shpejtësisë së tyre dhe dëgjueshmërisë së ulët dhe manovrave të paparashikueshme në rrugë. Përdorimi i skuterëve elektrikë po rritet me shpejtësi, duke sjellë me vete sfida të konsiderueshme sigurie. Kuadri rregullator aktual është ende në zhvillim e sipër, ndërsa skuterët elektrikë janë kryesisht subjekt i rregullave për biçikletat. Mungesa e rregullave specifike lidhur me to, e shoqëruar me sjelljet e rrezikshme të përdoruesve, përfshirjen e të miturve dhe rritjen e shkallës së aksidenteve, nxjerrin në pah nevojën urgjente për përgatitjen e legjislacionit më të qartë, zbatimin më të rreptë dhe fushatat gjithëpërfshirëse të ndërgjegjësimit për sigurinë për të siguruar integritimin e sigurt të skuterëve elektrikë në peizazhin e transportit shqiptar.

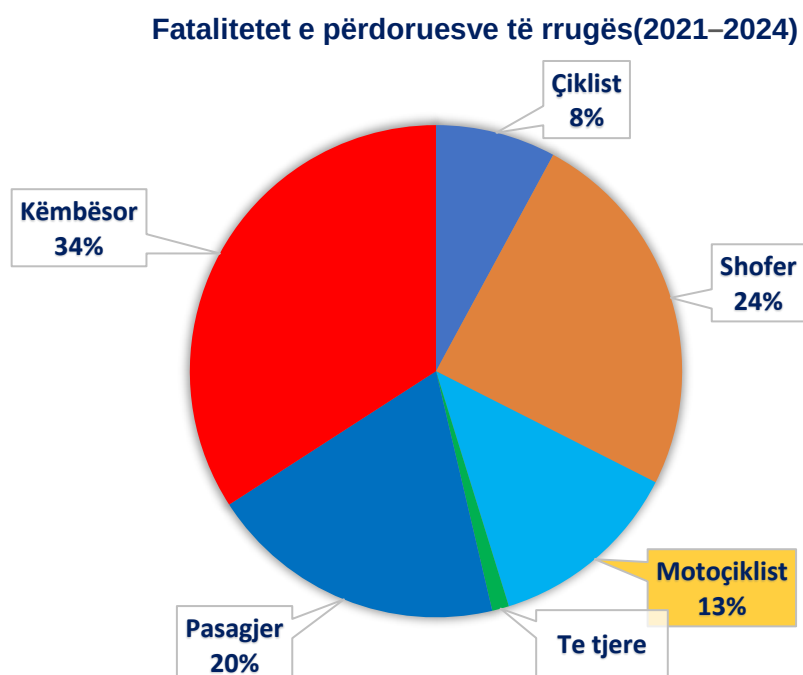
Përdoruesit e skuterëve elektrikë në Shqipëri shkaktojnë aksidente duke injoruar rregullat e qarkullimit rrugor, duke kaluar semaforin me të kuqe, duke ecur në drejtim kundërt, duke përdorur trotualet, duke bërë manovra të pamatura, duke shpërqendruar vëmendjen (p.sh., telefonat celularë), duke transportuar pasagjerë shtesë dhe duke pasur shikueshmëri të dobët për shkak të mungesës së dritave ose veshjeve të errëta. Aksidentet rrugore që përfshijnë skuterët elektrikë shpesh rezultojnë në lëndime serioze, më të krahueshme me aksidentet që përfshijnë motoçikletat. Këto përfshijnë lëndime kërcënuese për jetën. Lëndimet në kokë janë deri tani lëndimet më të zakonshme në përplasjet me skuterët elektrikë.

- Përmirësimi i sigurisë së çiklizmit në Shqipëri do të kërkojë mendim strategjik dhe investime të koordinuara në infrastrukturë, edukim publik, ndjekjen e trendeve më të fundit në legjislacionin për skuterët elektrikë në përputhje me gatishmërinë e Shqipërisë për t'i akomoduar ato plotësisht pa kufizime, dhe politikat që integrojnë çiklizmin në strategjitë më të gjera të planifikimit urban. Përveç kësaj, të gjitha masat duhet të mbështeten nga zbatimi gjithëpërfshirës i rregullave të qarkullimit rrugor.

3.2.1.3 Motoçiklistët

Motoçiklistët konsiderohen një grup përdoruesish të rrugës me risk të lartë sepse u mungon mbrojtja fizike, gjë që i bën ata më të prekshëm ndaj lëndimeve serioze ose vdekjes në aksidente. Në Shqipëri, ky rrezik përkeqësohet nga përdorimi i ulët i helmetës, shpejtësia, infrastruktura e dobët rrugore dhe zbatimi i pamjaftueshëm i rregullave të sigurisë. Ata kanë gjithashtu përqindje më të madhe se normalja në numrin e aksidenteve me pasojë vdekjen, veçanërisht në radhët e drejtuesve të rinj dhe pa përvojë të motoçikletave. Numri i motoçikletave të regjistruara është rritur gjithashtu ndjeshëm në dekadën e fundit. Këta faktorë të kombinuar e bëjnë motoçiklizmin një nga mënyrat më të rrezikshme të lëvizjes. Motoçiklistët renditen menjëherë pas këmbësorëve për sa i përket përfshirjes në aksidente rrugore me pasojë vdekjen dhe të rënda. Kjo pasqyron ekspozimin e tyre ndaj riskut dhe mungesën e mbrojtjes që kanë krahasuar me pasagjerët e automjeteve. Motoçiklistët janë një grup shumë i ekspozuar në qarkullimin rrugor, pasi pjesa e tyre në fatalitete dhe lëndime është në rritje. Në periudhën 2021–2024, motoçiklistët përbënin 13% të të gjitha fataliteteve, siç paraqitet në Figurën 3-11, dhe 16% të të gjitha lëndimeve në rrugët e Shqipërisë.

Figura 3-10. Fatalitetet e përdoruesve të rrugës, përfshirë shkallën e vdekshmërisë për motoçiklistët, 2021–2024
(Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)





Rritja e respektimit të detyrimit për të vendosur helmetën do të zvogëlonte ndjeshëm fatalitetet dhe lëndimet me paaftësi afatgjata. Motoçiklistët shpesh përfshihen në udhëtime me shpejtësi të lartë dhe mund të manovrojnë shpejt, gjë që i bën ata më të vështirë për t'u parashikuar dhe shmangur nga përdoruesit e tjerë të rrugës. Ata shpesh anashkalohen ose tejkalohen nga shoferët e tjerë. Shpejtësia është një nga faktorët kryesorë të riskut të sjelljes që kontribuon në aksidentet që përfshijnë motoçiklistët. Sinjalistika rrugore shpesh projektohet duke pasur parasysh makinat dhe jo motomjetet. Përveç kësaj, manovrimi në trafikun e dendur urban mund t'i bëjë motoçikletat më pak të dukshme dhe, për këtë arsye, më të prekshme.

- Duke pasur parasysh mundësinë e rritjes së vazhdueshme të përdorimit të motoçikletave, është thelbësore t'i jepet përparësi përshtatjes së infrastrukturës, edukimit të selektuar, zbatimit më të rreptë të rregullave të sigurisë në qarkullim dhe, ndoshta, mbështetjes financiare për pajisjet e sigurisë për të mbrojtur motoçiklistët.

3.2.1.4 Drejtuesit e mjeteve dhe pasagjerët

Drejtuesit e mjeteve dhe pasagjerët konsiderohen një grup me risk të lartë për sigurinë rrugore në Shqipëri, për shkak të përfshirjes së lartë në aksidente rrugore, shpesh të shkaktuara nga tejkalimi i shpejtësisë, drejtimi agresiv, drejtimi nën efektin e alkoolit dhe gabime të tjera njerëzore. Përdorimi i kufizuar i rripit të sigurimit, veçanërisht nga pasagjerët në sediljet e pasme, rrit ndjeshëm riskun për lëndime të rënda apo vdekje. Edhe pse më të mbrojtur se përdoruesit e pambrojtur të rrugës, drejtuesit e mjeteve dhe pasagjerët mbeten në risk të konsiderueshëm, veçanërisht kur neglizhohen masat e sigurisë ose kur automjetet nuk janë të pajisura me elementet e nevojshme të sigurisë.

Bazuar në vlerësimet e sigurisë rrugore për Shqipërinë, drejtuesit e mjeteve janë një grup i konsiderueshëm risku, kryesisht për shkak të përhapjes së sjelljes së pasigurt dhe një kulture relativisht të ulët të sigurisë rrugore që rezulton nga motorizimi i përhapur dhe i shpejtë. Shpejtësia identifikohet si një kontribues i madh në fatalitete, së bashku me taktikat agresive të drejtimit, të tilla si parakalimet e papërshtatshme dhe ndryshimet e papritura të korsisë. Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit ose drogës mbetet një problem akut. Përveç kësaj, mungesa e përvojës, veçanërisht midis

drejtuesve të rinj, e kombinuar me shpërqendrimet dhe mospërdorimin e shpeshtë të rripave të sigurimit, rrit rrezikun për drejtuesit dhe pasagjerët në rrugët shqiptare. Drejtuesit e rinj (të identifikuar si një grup me risk) shpesh përfshihen në më shumë aksidente për shkak të mungesës së përvojës dhe një prirjeje më të madhe për të rrezikuar. Drejtuesit më në moshë mund të jenë më të prekshëm për shkak të rënies fizike ose konjitive që lidhet me moshën. Kjo është një çështje gjithnjë e më e rëndësishme, ndërsa numri i drejtuesve në moshë vazhdon të rritet.

Në vitet 2021–2024, 24% e viktimave ishin drejtues dhe 20% ishin pasagjerë, siç tregohet në Figurën 3-11. Midis të lënduarve, përqindja e shoferëve është 24% dhe ajo e pasagjerëve është 30%. Kjo e fundit konfirmon cenueshmërinë e pasagjerëve në rast aksidentesh rrugore, si dhe lidhet veçanërisht me çështjen e mospërdorimit të rripave të sigurimit dhe sistemeve të mbajtjes së fëmijëve.

Pasagjerët përbëjnë një grup me risk të lartë, duke përfaqësuar vazhdimisht një përqindje të lartë të të lënduarve dhe viktimave në trafik. Cenimi i tyre lidhet kryesisht me normat shumë të ulëta të përdorimit të rripave të sigurimit dhe pajisjeve mbrojtëse për fëmijë, të cilat rrisin ndjeshëm riskun për lëndime të rënda apo vdekje në rast përplasjeje. Mosrespektimi i rregullave të sigurisë është një çështje e theksuar edhe tek drejtuesit e mjeteve, pasi raportet tregojnë se shumica dërrmuese e viktimave në aksidente fatale nuk kanë qenë të pajisur me rrip sigurimi. Pasagjerët ndihen gjithashtu drejtpërdrejt të rrezikuar nga sjelljet e rrezikshme të drejtuesve, duke e bërë sigurinë e tyre të varur nga sjellja e personit që drejton automjetin i cili shpeshherë ka mungesë njohurish për rregullat e sigurisë, përfshirë edhe drejtues profesionistë si taksistët.

- Një nga detyrat e rëndësishme të identifikuar për të përmirësuar sigurinë e drejtuesve dhe pasagjerëve është forcimi i zbatimit të rregullave të qarkullimit duke parandaluar sjelljet kryesore me risk. Kjo përfshin ofrimin e burimeve dhe trajnimeve më të mira për Policinë për të mbështetur vazhdimisht zbatimin e ligjeve kundër shpejtësisë tej normave të lejuara, drejtimit nën ndikimin e alkoolit ose të pakujdesshëm, mospërdorimit të rripave të sigurimit dhe pajisjeve mbrojtëse për fëmijët, ose përdorimit të pajisjeve celulare gjatë drejtimit të automjetit,

dhe ofrimi i modeleve edukuese të sjelljes tek të rinjtë, të cilat u theksuan si faktorë kryesorë që kontribuojnë në rëndësinë e lëndimeve.

3.2.2 Sjellje të rrezikshme

Sjelljet e papërshtatshme të përdoruesve të rrugës janë një nga problemet kryesore të sigurisë rrugore. Sjelljet me risk të përhapura gjerësisht, duke përfshirë shpejtësinë tej normave të lejuara, drejtimin e pakujdesshëm, përdorimin e telefonave celularë gjatë drejtimit të automjetit ose gjatë kalimit të rrugës, mospërdorimin e rripave të sigurimit/helmetave, sjelljet e pasigurta nga përdoruesit vulnerabël dhe rritja e drejtimit të automjetit nën ndikimin e alkoolit ose drejtimit nën ndikimin e substancave të tjera, janë faktorët kryesorë që kontribuojnë në shpeshtësinë dhe shkallën e aksidenteve.

3.2.2.1 Shpejtësia tej normave të lejuara

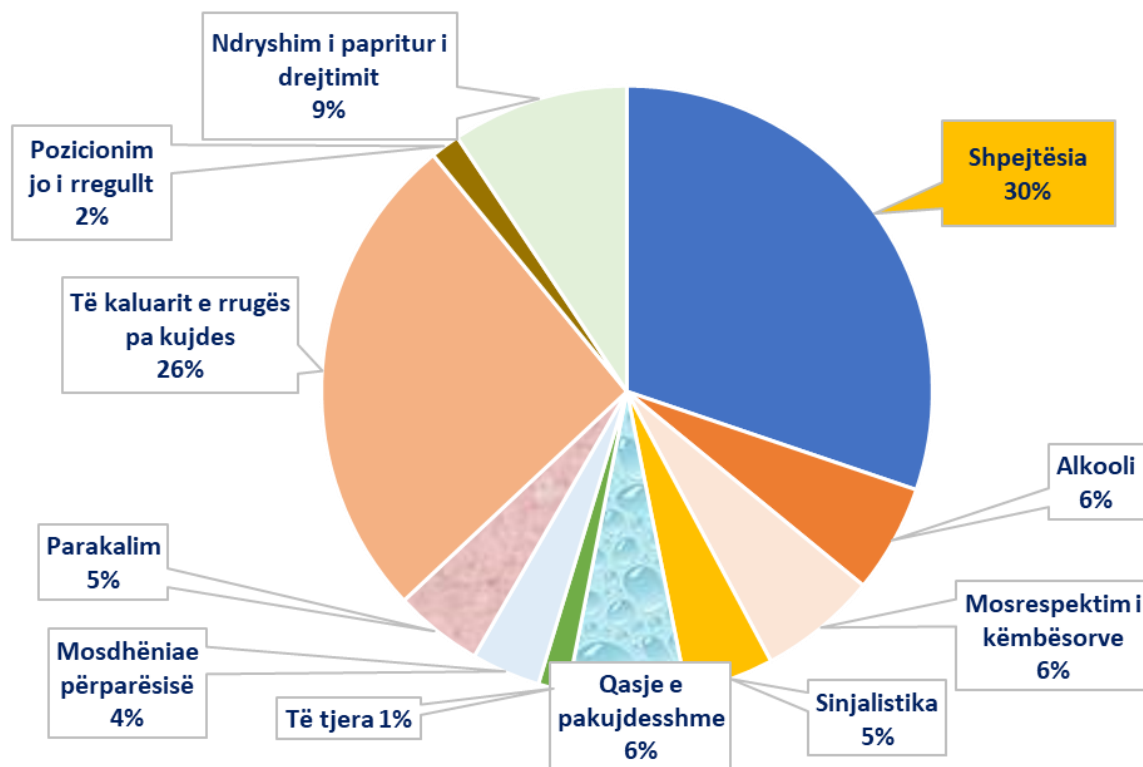
Shpejtësia tej normave të lejuara është një problem i madh dhe i vazhdueshëm i sigurisë rrugore në Shqipëri, duke kontribuar ndjeshëm në lëndime serioze dhe një numër të lartë vdekjesh. Kjo sjellje e rrezikshme shpesh kombinohet me zakone të tjera të rrezikshme drejtimi, të tilla si ndryshimet e papritura të korsisë, drejtimi agresiv, tejkalimet e pasigurta dhe kalimi i shpejtë i automjetit. Shumica e shkeljeve të qarkullimit rrugor janë për shkak të shpejtësisë ose mosrespektimit të kufirit të shpejtësisë. Përveç kësaj, ekziston një përhapje e gjerë e perceptimit midis drejtuesve se nuk do të ndëshkohen dhe se kufijtë e shpejtësisë janë kufizues të panevojshëm. Kjo dëmton iniciativat e zbatimit të ligjit dhe edukimit.

Figura 3-11: Shpejtësia si një problem i madh në rrugët e Shqipërisë



Figura 3-12. Personat e vrarë në aksidente sipas shkakut të aksidentit, 2023

(Burimi: Ministria e Brendshme)



Numri i lartë i viktimave dhe lëndimeve që vijnë si pasojë e shpejtësisë është i lartë. Trajtimi efektiv i këtij problemi shkon përtej vetëm zbatimit të ligjit. Ai kërkon një ndryshim në qëndrimet e publikut, ndërgjegjësim më të madh, edukim më të mirë të drejtuesve dhe përmirësime strategjike në planifikimin e infrastrukturës.

- Ekziston një nevojë urgjente për të ulur numrin e fataliteteve dhe lëndimeve të shkaktuara nga shpejtësia. Shpejtësia është thellësisht e ngulitur në kulturën e drejtimit të automjeteve, qëndrimet dhe sjelljet e drejtuesve në Shqipëri. Gjetja e zgjidhjes për këtë problem kërkon më shumë sesa thjesht zbatim të ligjit. Ajo kërkon një ndryshim në perceptimin publik, rritjen e ndërgjegjësisë, përmirësimin e edukimit të drejtuesve, dhe përmirësimin e planifikimit strategjik të infrastrukturës..

3.2.2.2. Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit, drogës ose substancave të tjera psikoaktive

Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit, drogës dhe substancave të tjera psikoaktive njihet si një sjellje me risk të konsiderueshëm në rrugët e

Shqipërisë. Alkooli dëmton aftësinë për të drejtuar në mënyrë të sigurt duke ndikuar në perceptimin, parashikimin, gjykimin, vendimmarrjen dhe veprimet e duhura. Së bashku me shpejtësinë dhe mosvendosjen e rripit të sigurimit, alkooli është një nga shkaqet kryesore të aksidenteve rrugore fatale. Alkooli shoqërohet më shpesh me faktorë të tillë si shpejtësia, drejtimi kundërvajtje dhe drejtimi i pakujdesshëm në shkaqet e aksidenteve rrugore.

Ndërsa drejtimi i automjeteve nën ndikimin e alkoolit është një problem i njohur me përpjekjet në rritje të zbatimit të ligjit, drejtimi i automjeteve nën ndikimin e drogës përbën një sfidë të rëndësishme për shkak të aftësive të kufizuara të detektimit, duke e bërë të vështirë matjen e përhapjes dhe ndikimit të saj të vërtetë, pavarësisht faktit se është i paligjshëm (kundërvajtje administrative).

- Për të përmirësuar sigurinë rrugore në lidhje me drejtimin e automjetit nën ndikimin e substancave në Shqipëri, prioritetet kryesore janë intensifikimi i zbatimit të ligjit kundër drejtimit të automjetit nën ndikimin e alkoolit, pajisja e Policisë me pajisje thelbësore për detektimin e drogës në rrugët dhe zbatimin i



fushatave të vazhdueshme të ndërgjegjësimit publik që synojnë të dyja sjelljet.

3.2.2.3 Përdorimi i telefonave celularë dhe pajisjeve të tjera (shpërqendrimi)

Drejtimi i shpërqendruar dhe përdorimi i telefonave celularë është një shqetësim në rritje. Përdorimi i një telefoni celular ose pajisjeje tjetër gjatë drejtimit të automjetit zvogëlon ndjeshëm përqendrimin dhe aftësinë e drejtuesit ose këmbësorit për t'u përqendruar në atë që po ndodh në rrugë dhe përreth tij. Përdorimi i një telefoni celular gjatë drejtimit të automjetit rrit ndjeshëm riskun për aksidente (studimet ndërkombëtare sugjerojnë një rrezik 4 deri në 23 herë më të lartë). Ky është një problem i zakonshëm për të gjithë drejtuesit, përfshirë ata profesionistë.

- Duhet të merren masa për të parandaluar përdorimin e telefonave celularë gjatë drejtimit të automjetit, duke u përqendruar në zbatimin e ligjit me dënime të përshtatshme, kërkime mbi teknologjitë e reja të detektimit dhe fushata ndërgjegjësimi publik për të dekurajuar këtë sjellje të rrezikshme, me fokus të shtuar tek të rinjtë.

3.2.2.4 Rripi i sigurimit, vendosja e helmetës dhe përdorimi i saktë i pajisjeve mbajtëse për fëmijët

Mospërdorimi i këtyre pajisjeve është shumë i lidhur me shkallë më të larta të vdekshmërisë dhe lëndimeve, veçanërisht në radhët e pasagjerëve dhe motoçiklistëve. Rripat e sigurimit janë një mjet efektiv për të zvogëluar vdekshmërinë e pasagjerëve dhe lëndimet serioze. Mospërdorimi e rrit ndjeshëm riskun. Bazuar në studime të shumta, efekti i reduktimit të lëndimeve vlerësohet të jetë rreth 30% për lëndimet serioze dhe rreth 50% për vdekjet, dhe provat në dispozicion sugjerojnë fuqimisht shkallë shumë të ulëta përdorimi, veçanërisht në rast të vdekjeve.

Legjislacioni kërkon përdorimin e rripave të sigurimit në sediljet përpara dhe prapa, helmetave të motoçikletës dhe pajisjeve kufizuese për fëmijë (deri në moshën 12 vjeç), me penalitete për mosrespektim, duke përfshirë gjoba dhe një pezullim të mundshëm të lejes së drejtimit. Të gjithë drejtuesit dhe pasagjerët janë të detyruar të mbajnë rripin e sigurimit. Mosmbajtja e rripit të sigurimit mbetet një nga shkeljet më të zakonshme të qarkullimit rrugor. Motoçiklistët dhe pasagjerët e tyre janë të detyruar të mbajnë helmeta.

- Përmirësimi i përdorimit të rripave të sigurimit, helmetave dhe sistemeve të mbajtjes për fëmijë kërkon zbatim më të rreptë të ligjeve të përdorimit të detyrueshëm të kombinuar me fushata të synuara të edukimit publik dhe ndërgjegjësimit.

4. NJË QASJE, KUADËR DHE VIZION/ QËLLIM/OBJEKTIVA/TARGETE STRATEGJIKË

Strategjia kombëtare për Sigurinë Rrugore në Shqipëri përqendrohet në përmirësimin e sigurisë rrugore përmes një qasjeje të strukturuar. Ajo përfshin:

4.1 Një qasje strategjike

Themeli i Strategjisë për Sigurinë Rrugore të Shqipërisë do të bazohet në Qasjen e Sistemit të Sigurt (SSA) që përfaqëson një ndryshim të paradigmes në menaxhimin e sigurisë rrugore, duke u larguar nga përqendrimi vetëm në sjelljen e përdoruesve të rrugës drejt krijimit të një sistemi transporti rrugor në thelb më të sigurt. E mbështetur nga organizatat kryesore ndërkombëtare, e rajonale, si OBSH-ja, OKB-ja dhe Bashkimi Evropian, kjo qasje pranon se njerëzit janë të gabueshëm dhe në mënyrë të pashmangshme do të bëjnë gabime. Si i tillë, sistemi rrugor duhet të jetë i projektuar për të minimizuar pasojat e këtyre gabimeve, duke parandaluar që ato të rezultojnë me vdekje ose lëndime serioze.

Në thelbin e saj, Qasja e Sistemit të Sigurt e përdorur në Shqipëri do të bazohet në parimet e mëposhtme:

- Gabueshmëria njerëzore: Duke pranuar se përdoruesit e rrugës do të bëjnë gabime, sistemi duhet të jetë falës, duke siguruar që gabimet të mos çojnë në rezultate të rënda.

- Përgjegjësi e përbashkët: siguria rrugore është një përgjegjësi kolektive e përbashkët midis politikëbërësve, projektuesve të rrugëve, prodhuesve të automjeteve, agjencive të zbatimit të ligjit dhe përdoruesve të rrugës.

- Cenueshmëria fizike: Trupi i njeriut ka tolerancë të kufizuar ndaj forcave të përplasjes. Infrastruktura dhe automjetet duhet të projektohen në përputhje me këto kufizime fizike.

- Redundanca (teprimi): Sistemi duhet të përfshijë shtresa të shumëfishta mbrojtëse, në mënyrë që nëse një element dështon, të tjerët të parandalojnë përplasjet ose të zbusin shkallën e tyre.

- **Parandalimi:** Theksimi i masave proaktive për të zvogëluar risqet përpara se të ndodhin përplasjet, në vend që të reagohet vetëm pas incidenteve.

- **Shpejtësi e përshtatshme:** Menaxhimi i shpejtësive në nivele në të cilat përplasjet janë të mbijetueshme, duke pasur parasysh mjedisin rrugor dhe sigurinë e automjeteve.

- **Infrastrukturë dhe automjete të sigurta:** Prioritizimi i projektimit të rrugëve dhe standardeve të automjeteve që minimizojnë riskun e përplasjes dhe mbrojnë përdoruesit e cënueshëm.

- **Kujdesi efektiv pas aksidentit:** Sigurimi i reagimit të shpejtë dhe efektiv në raste urgjente dhe kujdesit mjekësor për të minimizuar vdekjet dhe paaftësinë afatgjatë.

Shqipëria është e përkushtuar për të zbatuar Qasjen e Sistemit të Sigurt si gurthemel të Strategjisë së saj për Sigurinë Rrugore dhe “Vizionit Zero” të miratuar. Kjo do të përfshijë një Strategji shumëplanëshe të përshtatur për sfidat dhe mundësitë specifike në vend, bazuar në sa vijon:

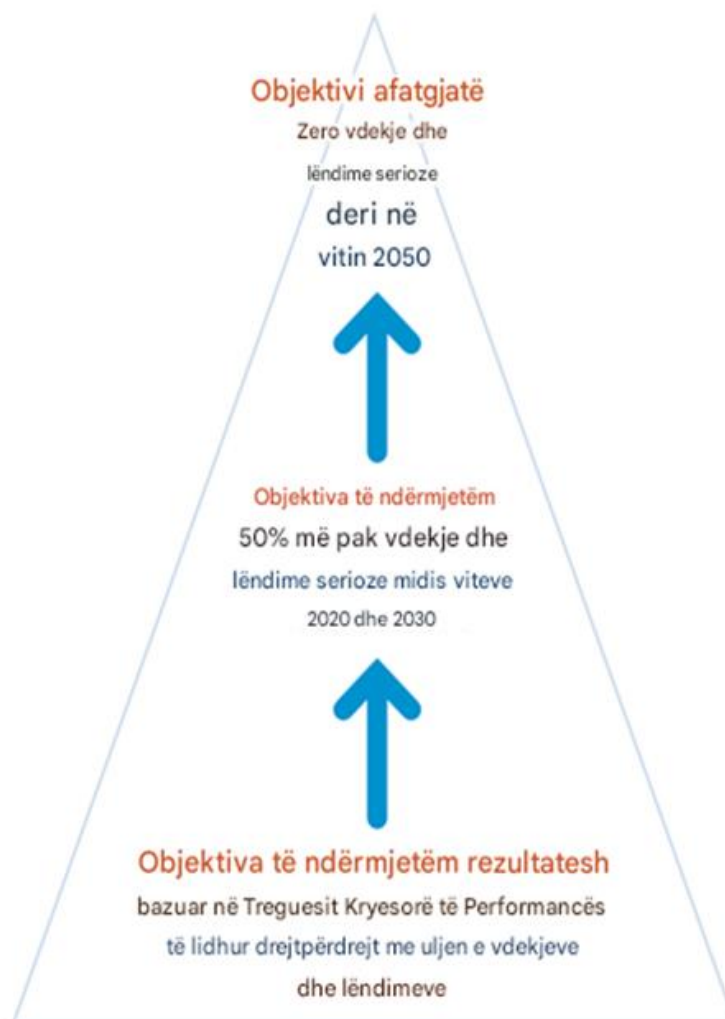


Figura 4-1. Hierarkia e rezultateve të Sistemit të Sigurt në nivelin e BE-së

Burimi: <https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2022/05/EU-Road-Safety-Policy-Framework-2021-2030.pdf>



- **Vendimarrja e bazuar në të dhëna:** Krijimi i një sistemi solid për mbledhjen dhe analizimin e Treguesve Kyç të Performancës (TKP) në përputhje me metodologjitë e BE-së. Kjo do t'i lejojë Shqipërisë të monitorojë faktorët kritikë të riskut (si shpejtësia, përdorimi i rripit të sigurimit dhe drejtimi i automjetit në ndikimin e alkoolit), të vlerësojë efektivitetin e ndërhyrjeve dhe të udhëheqë përshtatjet e politikave në kohë, jo vetëm të mbështetet në rezultatet përfundimtare të sigurisë rrugore.

- **Forcimi institucional:** Zbatimi i njërës prej hapave të parë në MSRR bazohet në rishikimin e kapaciteteve dhe forcimin e kapaciteteve institucionale të nevojshme për ndërmarrjen e të gjitha ndërhyrjeve të tjera.

- **Përmirësimet e Infrastrukturës:** Investimi në përmirësime të infrastrukturës të bazuara në prova që i japin përparësi sigurisë së përdoruesve të prekshëm të rrugës. Kjo përfshin përmirësimin e lehtësirave për këmbësorët dhe çiklistët, zvogëlimin e pikave të zeza dhe përmirësimin e niveleve të përgjithshme të sigurisë rrugore.

- **Promovimi i automjeteve të sigurta:** Inkurajimi i adoptimit të automjeteve më të sigurta përmes fushatave të ndërgjegjësimit publik dhe përputhshmërisë me standardet e Programit Evropian të Vlerësimit të Makinave të Reja. Kjo mund të arrihet përmes stimuljeve, rregullave dhe programeve të informimit të konsumatorëve.

- **Forcimi i zbatimit të ligjit:** Përmirësimi i zbatimit të kuadrit ligjor për qarkullimin rrugor, veçanërisht në lidhje me shpejtësinë, drejtimin e automjetit në ndikimin e alkoolit dhe drogës dhe përdorimin e mjeteve mbrojtëse. Kjo kërkon burime të mjaftueshme, trajnim dhe koordinim efektiv midis agjencive të zbatimit të ligjit.

- **Përmirësimi i kujdesit pas aksidenteve:** Investimi në përmirësimin e sistemeve të reagimit ndaj emergjencave, qendrave të kujdesit ndaj traumave dhe shërbimeve të rehabilitimit. Ulja e kohës së reagimit dhe përmirësimi i cilësisë së

kujdesit janë kritike për minimizimin e pasojave të aksidenteve.

- **Integrimi i teknologjive:** Integrimi i sistemeve inteligjente të transportit (ITS) në rrjetet e transportit për të ofruar informacion në kohë reale, për të përmirësuar menaxhimin e trafikut dhe për të rritur sigurinë rrugore. Kjo përfshin përdorimin e kufijve të shpejtësisë së ndryshueshme, zbatimin automatik të ligjit dhe sistemet e paralajmërimit për përplasje, të njohura edhe si sisteme paralajmërimi për përplasje përpara.

Duke e përafruar Strategjinë e saj për Sigurinë Rrugore me parimet e Qasjes së Sistemit të Sigurt (QSA) dhe duke zbatuar ndërhyrje të bazuara në prova, Shqipëria do të jetë në rrugën e sigurt për të arritur dhe mbështetur uljen e fataliteteve dhe lëndimeve të rënda në qarkullimin rrugor.

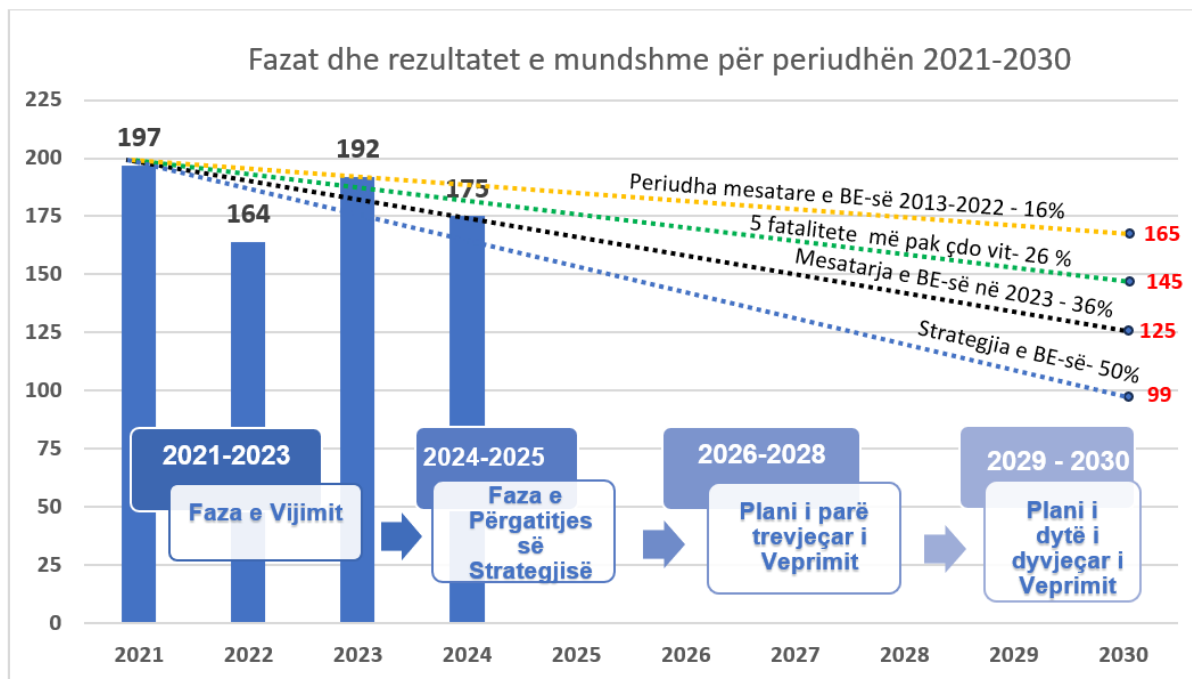
4.2 Kuadri

Me miratimin e Strategjisë së re të Sigurisë Rrugore 2026–2030 (SSRR), Shqipëria po bën një hap të rëndësishëm në rrugën drejt arritjes së objektivave afatgjatë të “Vizionit Zero” deri në vitin 2050. Kjo rrugë përbëhet nga disa faza, të mbështetura nga objektiva të ndërmjetëm që synojnë të ulin ndjeshëm numrin e vdekjeve dhe aksidenteve rrugore dhe lëndimeve të rënda deri në vitin 2030. Objektivat e Strategjisë do të zbatohen bazuar në afatin kohor të strukturuar në Plane Veprimi me faza, të vendosura brenda një kuadri gjithëpërfshirës dhe të koordinuar.

4.2.1 Një plan veprimi me faza

Një objektiv kryesor i Strategjisë për Sigurinë Rrugore të Shqipërisë 2026–2030 është të sigurojë që të gjitha ndërhyrjet të jenë të planifikuara strategjikisht, të bazuara në prova dhe t'u përgjigjen zhvillimeve të reja në sigurinë rrugore në vend dhe në nivel ndërkombëtar. SSRR-ja miraton një qasje me faza që lejon zhvillimin dhe zbatimin progresiv të ndërhyrjeve të parashikuara, të strukturuar si më poshtë:

Figura 4-2. Veprime me fazë gjatë periudhës 2021–2030, me disa rezultate të mundshme



- **Faza 1 (2021–2023): Faza e Vijimit – Zgjerimi dhe vazhdimi i aktiviteteve të sigurisë rrugore pas përfundimit të afatit të SSRR-së së parë.**

Kjo ishte e ashtuquajtura “Faza e Vijimit” që në fakt ishte një zgjatim dhe vazhdim i aktiviteteve të parashikuara në SSRR-në e parë (2011–2020), ku palët kryesore të interesit për sigurinë rrugore ndoqën agjendat e tyre të brendshme të sigurisë rrugore, duke synuar në një farë mënyre arritjen e përmirësimit të sigurisë rrugore.

- **Faza 2 (2024–2026): Faza e Përgatitjes së Strategjisë.**

Gjatë kësaj faze u zhvillua metodologjia gjithëpërfshirëse për Strategjinë, e shoqëruar me përfundimin e punës teknike përgatitore kyçe dhe hartimin e dokumentit të kuadrit strategjik. Kjo fazë shënon krijimin zyrtar të gjeneratës së dytë të një Strategjie afatgjatë për Sigurinë Rrugore të Shqipërisë me “Vizionin Zero” si parim udhëzues.

- **Faza 3 (2027–2029): Zbatimi i Planit të parë trevjeçar të Veprimit.**

Kjo fazë do të përqendrohet në ekzekutimin e një Planit Veprimi të synuar dhe të orientuar drejt rezultateve, në përputhje me Qasjen e Sistemit të Sigurt dhe “Vizionin Zero”. Do të përfshijë ndërhyrje me ndikim të lartë të hartuara për të ulur

ndjeshëm vdekjet në aksidentet rrugore dhe lëndimet serioze, në përputhje me objektivat kombëtarë të performancës.

- **Faza 4 (2029–2030): Zbatimi i Planit të dytë dyvjeçar të Veprimit.**

Faza përfundimtare do të ndërtohet mbi rezultatet dhe mësimet e nxjerra nga Faza 3, mbi ekzekutimin e një Planit Veprimi të synuar dhe të orientuar drejt rezultateve, duke rafinuar dhe zgjeruar zbatimin e masave bazuar në prioritetet e azhurnuara, gjetjet e vlerësimit dhe praktikën më të mira ndërkombëtare.

Këto dy Plane Veprimi do të bazohen në vlerësimin sistematik të progresit drejt arritjes së qëllimit të përgjithshëm dhe Treguesve Kryesorë të Performancës (TKP), si dhe në shqyrtimin e zhvillimeve kombëtare dhe kontekstiv evropian në zhvillim të sigurisë rrugore. Çdo Plan Veprimi do të përbëhet nga një kombinim i veprimeve prioritare me ndikim të lartë dhe masave plotësuese mbështetëse, që synojnë të sigurojnë një ulje të koordinuar dhe të qëndrueshme të vdekjeve në aksidentet rrugore dhe lëndimeve serioze gjatë periudhës së zbatimit të Strategjisë.

4.2.2 Skenarët e Sigurisë Rrugore

Bazuar në zbatimin e objektivave të Strategjisë së zbatueshme së fundmi, së bashku me



monitorimin e të dhënave statistikore dhe njohuritë mbi trendet aktuale dhe efektive të sigurisë rrugore, mund të parashikohen skenarët e mëposhtëm (figura 4-4).

- Skenari 1: Asnjë aktivitet shtesë me trend të ngjashëm krahasuar me periudhën e mëparshme

Aktivitetet e të gjitha palëve të interesit do të mbeten në nivelin e periudhës së mëparshme, siç është hartuar në Strategjinë e mëparshme. Aktivitetet dhe fushëveprimi i tyre do të ulen për shkak të mungesës së burimeve, dhe kursimet e rritura në të gjitha fushat do të ulen pak. Në këtë skenar, mund të ketë edhe periudha të rritjes së ndjeshme të numrit të vdekjeve, pasi shoqërohet me rritje të investimeve në motorizim dhe infrastrukturë. Ky skenar bazohet në një ulje graduale të numrit të vdekjeve me 5 për çdo vit. Kjo do të thotë që numri i personave që humbin jetën në rrugët e Shqipërisë do të bjerë me 26% midis viteve 2021 dhe 2030. Në vitin 2030, 145 përdorues të rrugës do të humbin jetën në këtë skenar, që korrespondon me 53 fatalitete për 1 milion banorë.

- Skenari 2: Kryerja e disa aktiviteteve shtesë (skenari i ndërmjetëm)

Në këtë skenar, palët e interesit do të vazhdojnë aktivitetet e tyre aktuale, ndërkohë që zbatojnë veprime ekzistuese dhe të reja, më të përditësuara, duke iu përgjigjur shpejt mangësive të identifikuara dhe, mbi të gjitha, duke vepruar në një mënyrë më proaktive, të koordinuar dhe të synuar për të zvogëluar numrin e vdekjeve në aksidente rrugore. Ky skenar mund të ndodhë edhe nëse ka vonesë në zbatimin e masave të planifikuara (masat zbatohen më vonë se sa është planifikuar në Planet përkatëse të Veprimit).

Kështu, Shqipëria do të ndjekë trendin mesatar të BE-së të dekadës së kaluar në uljen e numrit të vdekjeve në rrugët evropiane. Në këtë rast, në periudhën 2021–2030, numri i vdekjeve në rrugët shqiptare do të ulet me 36%. Në vitin 2030, 125 përdorues të rrugës do regjistrohen në këtë skenar, që korrespondon me 46 fatalitete për 1 milion banorë.

- Skenari 3: Zbatimi i shumicës së aktiviteteve të parashikuara në Strategji dhe Planin e Veprimit

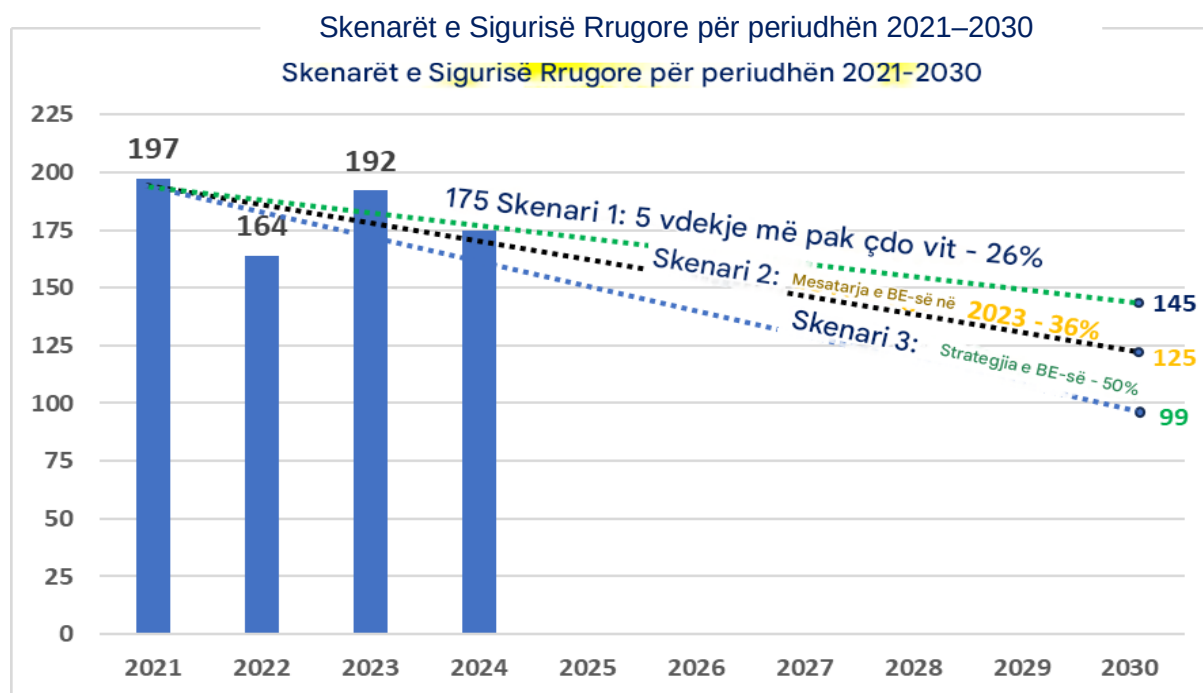
Ky skenar përfshin zgjidhje sistemike afatgjata në të gjitha fushat e veprimit nga palët e interesit

të sigurisë rrugore, përfshirje në shkallë të gjerë në të pesë shtyllat, e ndjekur nga fushata efikase publike të mbështetura nga media. Një monitorim i shtuar dhe i vazhdueshëm, veprime të menjëhershme në rrugë dhe ndëshkim i menjëhershëm i shkelësve me dënime të rënda do të jenë gjithashtu pjesë e këtij skenari. Përveç kësaj, legjislacioni do të duhet të forcohet, veçanërisht në fushën e dënimeve më të ashpra për ata që janë më të rrezikuar nga aksidente të rënda rrugore, të shoqëruara me zbatimin e ligjit. Do të jetë gjithashtu e nevojshme të kryhen punime thelbësore në infrastrukturë duke ndërtuar lidhje të reja dhe më të sigurta rrugore për të akomoduar trafikun tranzit, duke marrë në konsideratë ndryshimin sezonal të trafikut, dhe të përshpejtohet zbatimi i rregullave të trafikut dhe i gjendjes së automjeteve. Do të merren masa të suksesshme për të përmirësuar sigurinë e grupeve të cenueshme përmes edukimit dhe trajnimit dhe infrastrukturës më të sigurt.

Objektivi i përgjysmimit të numrit të fataliteteve në aksidente rrugore deri në fund të vitit 2030 është i arritshëm vetëm nëse të gjitha ndryshimet sistemike të përshkruara në SSRR dhe PVSSRR zbatohen në kohë. Kjo do të kërkojë bashkëpunim aktiv si në nivel kombëtar dhe vendor, si dhe lidërsip dhe koordinim të fortë midis të gjithë palëve të interesit dhe aktorëve përkatës. Siguria rrugore do të integrohet në objektiva më të gjerë të qëndrueshmërisë, do të zhvillohen zgjidhje inovative të infrastrukturës dhe përdorimi i transportit publik do të rritet. Parandalimi dhe edukimi për sigurinë rrugore do të forcohen si në nivel kombëtar ashtu edhe në nivel vendor. Kultura e qarkullimit do të përmirësohet nëpërmjet parandalimit e edukimit të vazhdueshëm dhe monitorimit aktiv të të gjithë përdoruesve të rrugës.

Në këtë mënyrë, Shqipëria do ta ulë numrin e fataliteteve në aksidente rrugore në 99 deri në vitin 2030 (një ulje prej 50% në periudhën 2021–2030), që do të ishte e krahasueshme me vendet anëtare të BE-së me numrin më të ulët të fataliteteve në aksidente rrugore për milion banorë sot. Në vitin 2030, 99 përdorues të rrugës do të humbin jetën në këtë skenar, që korrespondon me 36 fatalitete për një milion banorë.

Figura 4-3. Skenarët e Sigurisë Rrugore për periudhën 2021–2030



Shënim: Këto tre skenarë do të lidhen me ndërhyrjet përkatëse sipas PVSSRR.

4.3 Vizioni/qëllimi/objektivat/synimet - “Angazhimi “Vizioni Zero”

Në zemër të Strategjisë për Sigurinë Rrugore të Shqipërisë 2030, ekziston një riafirmim i angazhimit të vendit ndaj “Vizionit Zero”, i cili pohon se asnjë vdekje ose lëndim serioz në rrugë nuk është i pranueshëm dhe i jep përparësi zhvillimit të një sistemi transporti rrugor që është i sigurt, tolerant dhe i projektuar për të akomoduar gabimet njerëzore. Në këtë kontekst, duhet theksuar se “Vizioni Zero” nuk është i ri për Shqipërinë. Ai u prezantua për herë të parë si një parim udhëzues në SSRR-në e parë të vendit (2011–2020), duke shënuar fillimin e përafrimit formal të Shqipërisë me praktikën më të mira globale të sigurisë rrugore.

Strategjia aktuale ndërton mbi këtë themel, duke përfunduar “Vizionin Zero” si një forcë shtytëse të objektivit/ave të politikave kombëtare dhe duke përshtetur hapat institucionalë, ligjorë dhe operacionalë të nevojshëm për të ecur vazhdimisht drejt arritjes së tij deri në vitin 2050.

Për të mbështetur këtë angazhim shumë ambicioz, SSRR-ja e dytë përcakton një qëllim dhe objektiva të qartë të ndërmjetëm për vitin 2030, që synojnë uljen ndjeshëm të vdekjeve dhe lëndimeve të rënda në qarkullimin rrugor. Këto

objektiva do të mbështeten nga Qasja e Sistemit të Sigurt (SSA) dhe do të mbështeten nga tregues të matshëm dhe veprime të koordinuara në të gjithë sektorët. Strategjia bazohet në parimet e përpjekjes për arritjen e standardeve më të larta të mundshme të sigurisë rrugore, një qasje të integruar ndaj sigurisë rrugore dhe parimet e subsidiaritetit, proporcionalitetit dhe përgjegjësisë së përbashkët.

- Objektivi i përgjithshëm deri në vitin 2030 dhe objektivat sipas shtyllave të sigurisë rrugore (rezultatet)

Me vizionin afatgjatë “Vizioni Zero” deri në vitin 2050, SSRR 2030 e Shqipërisë ndërtohet mbi një objektiv të përgjithshëm të ndërmjetëm (për dekadën), të përafruar me angazhimet e BE-së dhe OKB-së. **Prandaj, qëllimi i dytë strategjik i SSRR është të reduktojë fatalitetet nga qarkullimi rrugor me 50% deri në vitin 2030, në krahasim me shifrat e vitit 2021 (figura 4-4, skenari 3).**

Duke pasur parasysh se SSRR-ja e dytë në realitet do të nisë me një Plan Veprimi të plotë nga viti 2026, qëllimi ambicioz i BE-së për dekadën do të mbetet përparësi dhe do të vazhdojë të shërbejë si objektiv politik i miratuar në mënyrë strategjike.



Duke qenë se strategjia shtrihet në gjysmën e dekadës 2021–2030 do të konsiderohej një objektivi më realist objektivi i skenarit 2, reduktimi i fataliteteve me rreth 30%.

Arritja e këtij objektivi do të kërkojë përpjekje të koordinuara, ndërsektoriale, duke zbatuar elementet e Sistemit të Sigurt (pesë komponentët e sigurisë rrugore) dhe objektiva të qartë, të lidhura me komponentët (rezultatet).

- **Përmirësimi i kapacitetit të menaxhimit të sigurisë rrugore** në vend përmes forcimit të funksioneve të agjencive drejtuese kryesore për sigurinë rrugore. **Rezultati specifik për Komponentin 1:** krijimi i një sistemi mbrojtës efektiv për sigurinë rrugore, me një qeverisje të qartë për sigurinë rrugore dhe me komunikim, bashkëpunim dhe koordinim efektiv mes aktorëve kryesorë të sigurisë rrugore në zbatimin e ndërhyrjeve të rëna dakord.

- **Rritja e sigurisë së rrugëve**, përfshirë shpejtësitë e sigurta, për të reduktuar shkallën e pasojave kur ndodhin përplasje, me fokus të veçantë në përmirësimet infrastrukturore që mbrojnë përdoruesit e rrezikuar të rrugës, si p.sh., këmbësorët dhe çiklistët. **Rezultati specifik për komponentin 2:** sigurimi i rrugëve të sigurta, në mënyrë që shumica e udhëtimeve të kryhen në rrugë të projektuara në mënyrë të sigurt, të ndërtuara mirë dhe të mirëmbajtura rregullisht, me një risk më të ulët aksidentesh.

- **Përmirësimi i sigurisë së mjeteve** përmes forcimit të teknologjive aktive dhe pasive të automjeteve. **Rezultati specifik për komponentin 3:** përmirësimi i standardeve të sigurisë së automjeteve për të mundësuar një siguri më të lartë në qarkullim dhe për të përmirësuar lidhjen mes faktorëve: mjet–rrugë–njeri, me synim përmirësimin e standardeve të sigurisë së mjeteve në përputhje me *acquis* të BE-së.

- **Nxjitja e një kulture të fortë për sigurinë rrugore** përmes edukimit të vazhdueshëm, ndërgjegjësimit publik dhe fushatave për ndryshimin e sjelljes, me fokus tek të rinjtë, përfshirë modernizimin e mekanizmave të zbatimit të ligjit për trafikun në mënyrë që të sigurohet pajtueshmëri më e madhe me rregulloret dhe efekt ndëshkues.

Rezultati specifik për komponentin 4: rritja e njohurive, qëndrimeve dhe sjelljeve të përdoruesve të rrugës në një nivel të krahasueshëm me mesataren e vendeve anëtare të BE-së, duke monitoruar nga afër treguesit kryesorë të performancës së sjelljes (pesë TKP) dhe qëndrimet e përdoruesve të rrugës ndaj risqeve kryesore të sigurisë rrugore.

- **Përmirësimi i sistemeve të reagimit emergjent, kujdesit pas-aksidentit dhe rehabilitimit**, për të ulur shkallën e pasojave kur ndodhin aksidente. **Rezultati specifik për komponentin 5:** sigurimi i një reagimi emergjent efektiv dhe në kohë, i kujdesit pas-aksidentit dhe rehabilitimit, që do të maksimizojë mbijetesën dhe rikuperimin pas aksidenteve, në përputhje me praktikën më të mira dhe *acquis*-in përkatëse të BE-së.

Këto rezultate specifike pasqyrojnë angazhimin e Shqipërisë ndaj **Qasjes së Sistemit të Sigurt**, ku të gjitha elementet e sistemit të qarkullimit rrugor funksionojnë së bashku për të parandaluar fatalitetet dhe lëndimet e rënda.

- **Treguesit kyç mbështetës të performancës**

Për të ndjekur progresin e sigurisë rrugore drejt arritjes së objektivave strategjikë (të përgjithshëm) dhe atyre të lidhura me komponentët (specifikë) të vitit 2030, të mbështetur nga ndërhyrjet/masat e specifikuara dhe të zbatuara në Planin e Veprimit, ekziston një nevojë e madhe për të parashikuar disa tregues të ndërmjetëm që do të mundësojnë monitorim dhe vlerësim periodik përpara se të arrihen rezultatet përfundimtare. Prandaj, do të përfshihen një grup Treguesish Kryesorë të Performancës (TKP) të miratuar nga BE-ja në lidhje me sigurinë rrugore. TKP-të pasqyrojnë faktorët më kritikë të riskut që kontribuojnë në aksidentet rrugore dhe lëndimet. Këta tregues do të shërbejnë si bazë për monitorimin e trendeve, vlerësimin e ndikimit të ndërhyrjeve dhe përshtatjen e strategjive sipas nevojës. TKP-të do të regjistrohen dhe mblidhen nga sistemet kombëtare të të dhënave të lidhura me sigurinë rrugore dhe do të jenë në përputhje me metodologjinë e miratuar nga Komisioni Evropian për krahasimin ndërkombëtar. KPI-të kryesore që do të monitorohen. Ato paraqiten në Tabelën 4-1⁴.

⁴<https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/b4b82a6b-9e1f-4934-97bf>



Tabela 4-1: TKP-të kryesore dhe përkufizimet e tyre

TKP	Përkufizimi
Respektimi i normave të shpejtësisë	Përqindja e automjeteve që udhëtojnë brenda kufijve të shpejtësisë së përcaktuar në kushte qarkullimi të lirë dhe në lëvizje.
Përdorimi i rripit të sigurimit	Përqindja e pasagjerëve të automjetit që përdorin në mënyrë korrekte rripat e sigurimit ose sistemet e mbajtjes së fëmijëve.
Përdorimi i pajisjeve mbrojtëse	Përqindja e drejtuesve të mjeteve me dy rrota (ose me tri dhe katër rrota) dhe biçikletave që mbajnë helmeta\kokore mbrojtëse.
Respektimi i normave të alkoolit	Përqindja e drejtuesve të mjeteve që drejtojnë brenda limitit të lejuar të përmbajtjes së alkoolit në gjak (BAC).
Shmangia e shpërqendrimit	Përqindja e drejtuesve që NUK përdorin pajisje celulare gjatë drejtimit të automjetit.
Vlerësimi i sigurisë së automjeteve	Përqindja e makinave të reja të pasagjerëve me një vlerësim sigurie Euro NCAP të barabartë ose mbi një prag të paracaktuar.
Vlerësimi i sigurisë së infrastrukturës	Përqindja e distancës së përshkuar në rrugë me një vlerësim sigurie në pragun e BE-së.
Koha e reagimit ndaj kujdesit pas aksidentit	Koha mesatare e kaluar midis thirrjes së emergjencës pas një aksidenti dhe mbërritjes së shërbimeve të emergjencës në vendin e aksidentit.

5. FUSHAT PRIORITARE TË NDËRHJES PËR VEPRIM

Fushat prioritare të ndërhyrjes për veprim të identifikuar në Strategjinë për Sigurinë Rrugore përzgjidhen bazuar në shqyrtimin e kapacitetit të sigurisë rrugore të ndërmarrë, me fokus në vendet e identifikuar ku nevojiten përmirësime për të qenë në gjendje të arrihen rezultate specifike shumë kërkuese (rezultate të shtyllës së sigurisë rrugore). Fushat e ndërhyrjes të identifikuar do të strukturohen në përputhje me Qasjen e Sistemit të Sigurt (SSA).

Përveç kësaj, të gjitha fushat e ndërhyrjes së propozuara në SSRR do të mbulohen me një numër masash dhe aktiviteteve specifike brenda PVSSRR -së si një dokument i veçantë.

5.1 Menaxhimi i Sigurisë Rrugore

Menaxhimi i sigurisë rrugore, përfshirë qeverisjen e sigurisë rrugore, është komponent thelbësor i strategjive efektive të sigurisë rrugore. Pa një MSRR efikase, do të jetë e vështirë të arrihet rezultati (specifik) i lidhur me komponentin 1 dhe të zbatohen ndërhyrjet/masat e SSRR dhe PVSSRR.

Janë identifikuar fushat e mëposhtme strategjike kryesore dhe prioritare të përmirësimeve brenda MSRR:

5.1.1 Përmirësimi i kuadrit legjislativ për menaxhimin e sigurisë rrugore

Kuadri strategjik i sigurisë rrugore të Shqipërisë do të bazohet në Qasjen e Sistemit të Sigurt dhe elementet e saj (pesë shtyllat e sigurisë rrugore). Përdorimi i QSS kërkon një riorientim themelor të politikës dhe praktikës së sigurisë rrugore gjatë zbatimit të SSRR dhe PVSSRR drejt arritjes së “Vizionit Zero”. Politikat ndërkombëtare dhe të BE-së për sigurinë rrugore dhe dokumentet përkatëse do të ndiqen dhe praktikat më të mira do të zbatohen në dokumentet strategjike dhe planifikuese në vend (p.sh., SSRR\PVSSRR me objektiva afatgjatë, bazat e të dhënave kryesore të lidhura me sigurinë rrugore, duke përfshirë TKP-të, etj.)

Në përputhje me praktikën më të mirë të BE-së dhe nevojat e vendit, ligjet dhe mundësisht aktet nënligjore të rëndësishme për sigurinë rrugore do të analizohen, nëse është e nevojshme do të përmirësohen dhe zbatohen, veçanërisht ato që lidhen me krijimin e një sistemi mbrojtës të sigurisë rrugore (p.sh., mekanizmat e koordinimit/bashkëpunimit), si dhe me rrugët/mjetet e sigurt dhe teknologjia e automjeteve) dhe në lidhje me përdorues më të sigurt të rrugës dhe kujdesin pas aksidentit. Një vëmendje e veçantë do t'i kushtohet legjislacionit



që lidhet me përdoruesit e rrugës, mobilitetit urban, mikro-mobilitetit, përdorimit të pajisjeve të sigurisë për automjetet me dy, tre dhe katër rrota, drejtuesit e pakujdesshëm të automjeteve etj.

5.1.2 Përmirësimi i kapaciteteve institucionale për sigurinë rrugore (ndërtimi i kapaciteteve)

Kapaciteti institucional dhe puna e aktorëve kyç të sigurisë rrugore do të rishikohen periodikisht dhe, në përputhje me nevojat e sistemit të sigurisë rrugore dhe të aktorëve kyç, kapaciteti do të forcohet përmes krijimit të njërive të reja për sigurinë rrugore dhe/ose shtimit të personelit. Personeli aktualisht i punësuar në fushën e sigurisë rrugore do të trajnohet në mënyrë profesionale dhe do të përfshihet në edukimin e vazhdueshëm. Në veçanti, do të forcohet kapaciteti institucional i institucioneve që merren me sigurinë e infrastrukturës rrugore, sigurinë e mjeteve si dhe sigurinë e përdoruesve të rrugës. Për më tepër, për të siguruar një nivel më të lartë pajtueshmërie me rregullat nga përdoruesit e rrugës, do të forcohen kapacitetet e institucioneve që përbëjnë sistemin e zbatimit të ligjit, dhe në veçanti, kapacitetet e Policisë Rrugore përmes trajnimeve të rregullta dhe aksesit në pajisje më të mira, që mundësojnë një zbatim më efikas, sidomos në lidhje me oficerët e angazhuar në kontrollin direkt të qarkullimit. Pjesëmarrja e Policisë Rrugore në drejtimin e qarkullimit mund të vlerësohet më tej, për t'u përqendruar në situatat kur pajisjet standarde të kontrollit të trafikut janë jofunksionale ose mungojnë, gjatë situatave emergjente apo në zonat pa mjete kontrolli të qarkullimit. Gjithashtu, është e nevojshme të përmirësohet në mënyrë të vazhdueshme edukimi i oficerëve të policisë si dhe pajisjet e tyre teknike. Për të përmirësuar efikasitetin e procedurave për shkeljet e rregullave të qarkullimit dhe për të rritur sigurinë e vendosjes dhe zbatimit të sanksioneve, është thelbësore të rritet kapaciteti i gjykatave që shqyrtojnë shkeljet e rregullave të qarkullimit rrugor dhe të mundësohet automatizimi i sistemit të lëshimit të gjobave dhe ekzekutimit të tyre.

5.1.3 Përmirësimi i komunikimit, koordinimit dhe bashkëpunimit të aktorëve kyç të sigurisë rrugore

Koordinimi dhe bashkëpunimi ndërmjet aktorëve kyç të sigurisë rrugore do të përmirësohet, çka përfshin, nëse mungon, krijimin e komunikimit dhe raportimit të rregullt midis të gjitha subjekteve dhe institucioneve të përfshira në sigurinë rrugore. Kjo do të shoqërohet me shkëmbimin elektronik të detyrueshëm të të dhënave që lidhen me menaxhimin e sigurisë rrugore, me persona përgjegjës të përcaktuar në çdo institucion (institucionet anëtare të GNIP– Grupit Ndërinstitucional të Punës).

Vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet koordinimit dhe bashkëpunimit horizontal dhe, më së shumti, atij vertikal, midis subjekteve kombëtare dhe vendore të përfshira në sigurinë rrugore.

Njësitë vendore duhet të përfshihen më fuqishëm në planifikimin dhe zbatimin e aktiviteteve për sigurinë rrugore në nivel vendor. Përtej përmirësimeve në sigurinë e automjeteve dhe sjelljen e përdoruesve të rrugës, ky është një nga sektorët ku janë identifikuar mundësitë më të mëdha për përparim drejt objektivit “Vizioni Zero” (Vizioni Zero për humbje jete në rrugë).

5.1.4 Përmirësimi i financimit dhe shpërndarjes së burimeve për sigurinë rrugore

Fondet aktualisht të disponueshme (buxheti i Shtetit) të destinuara për përmirësimin e sigurisë rrugore do të përdoren në mënyrë të qëndrueshme, me mbikëqyrje mbi shpenzimin e fondeve të dedikuara. Do të studiohen dhe do të propozohen mënyra inovative financimi për sigurinë rrugore, të cilat mund të përdoren për zbatimin e ndërhyrjeve dhe procedurave të ndryshme në fushën e sigurisë rrugore.

Vëmendje e veçantë do t'i kushtohet shpërndarjes më të mirë të burimeve në përputhje me programet dhe ndërhyrjet e SSRR dhe PVSSRR.

5.1.5 Përmirësimi i sistemeve mbështetëse të sigurisë rrugore

Sistemet mbështetëse të sigurisë rrugore, si databazat që lidhen me sigurinë rrugore, janë thelbësore për një menaxhim të suksesshëm të sigurisë rrugore në Shqipëri. Një menaxhim efektiv i të dhënave për sigurinë rrugore duhet të



jetë themeli për identifikimin e trendeve, vlerësimin e efektivitetit të ndërhyrjeve dhe formulimin e politikave dhe ndërhyrjeve të bazuara në prova për sigurinë rrugore. Platforma ekzistuese e programit të databazës së aksidenteve rrugore duhet të përditësohet dhe struktura e të dhënave të aksidenteve të përmirësohet dhe harmonizohet me protokollin Evropian të databazave të aksidenteve. Kjo duhet të jetë një nga prioritetet, pasi si SSRR-ja dhe PVSSRR-ja janë të bazuara në të dhëna. Të dhënat në lidhje me rrugët dhe automjetet duhet gjithashtu të përmirësohen në lidhje me karakteristikat e sigurisë rrugore (hartëzimi i riskut dhe një databazë për automjetet) dhe të ndahen ndërmjet aktorëve kyç të sigurisë rrugore. Një theks i veçantë duhet vendosur tek dokumentimi dhe monitorimi i TKP-ve. Duhet bërë përpjekje gjithashtu për integrimin e të gjitha grupeve të të dhënave që lidhen me sigurinë rrugore në një databazë gjithëpërfshirëse kombëtare për sigurinë rrugore. Zbatimi i sistemeve ITS (Sistemet Inteligjente të Transportit) dhe RAMS (Sistemet e Menaxhimit të Aseteve Rrugore) do të mbështetet gjithashtu në vitet në vijim, duke u siguruar që sistemet të përditësohen, stafi të trajnohet dhe të kryhet kujdesi i duhur për të siguruar funksionimin e tyre të vazhdueshëm. Një sistem cilësor i monitorimit dhe vlerësimit duhet të bëhet një mjet efikas për të ndjekur progresin në reduktimin e fataliteteve dhe lëndimeve nga aksidentet rrugore. Kërkimi dhe zhvillimi në fushën e sigurisë rrugore, përfshirë transferimin e njohurive si dhe fushatat ndërgjegjësuëse, duhet të përmirësohen ndjeshëm dhe të koordinohen mirë ndërmjet institucioneve.

5.1.6 Mbështetja për kalimin e përdoruesve drejt mënyrave më të sigurt të transportit

Dihet mirë se ekzistojnë dallime të konsiderueshme në nivelin e riskut për lëndime fatale dhe të rënda ndërmjet mënyrave të ndryshme të transportit. Nxitja dhe rritja e

përdorimit të transportit publik mund të japë një kontribut të rëndësishëm në uljen e fataliteteve dhe lëndimeve të rënda, përmirësimin e shëndetit publik, rritjen e sigurisë rrugore për të gjithë përdoruesit, reduktimin e ndikimeve mjedisore, uljen e trafikut dhe promovimin e mobilitetit të drejtë për të gjithë. Për këtë arsye, mënyrat e sigurt dhe të shëndetshme të udhëtimit janë veçanërisht të rëndësishme në procesin e përgatitjes së gjeneratës së ardhshme të Strategjisë së Transportit për Shqipërinë. Multimodaliteti i ardhshëm do të inkurajohet për të mbështetur kalimin modal drejt transportit hekurudhor apo detar në vitet në vijim, në rastet kur analizat kosto-përfitim do ta justifikojnë një përmirësim të tillë.

- Shqipëria do të përafrtojë përpjekjet e saj për sigurinë rrugore me politikat ndërkombëtare dhe ato të Bashkimit Evropian duke miratuar praktika më të mira të planifikimit dhe strategjisë. Prioritetet kryesore përfshijnë forcimin e kapaciteteve të institucioneve të sigurisë rrugore përmes trajnimeve, shtimit të personelit dhe përmirësimit të pajisjeve, si dhe përmirësimin e infrastrukturës, sigurisë së mjeteve dhe përdoruesve të rrugës. Do të vendoset një bashkërendim i rregullt, ndarje e të dhënave dhe bashkëpunim ndërmjet palëve të interesit, së bashku me një alokim më të mirë të fondeve në nivel kombëtar dhe vendor. Është thelbësore të përmirësohet mbledhja e të dhënave, monitorimi dhe kërkimi shkencor, me një fokus të veçantë në promovimin e mënyrave më të sigurt të transportit, siç janë transporti publik, ecja dhe çiklizmi, me qëllim uljen e fataliteteve dhe mbështetjen e mobilitetit të qëndrueshëm.

5.2 Rrugë dhe mobilitet më i sigurt, përfshirë shpejtësinë e sigurt

Rrugët të sigurt kërkojnë planifikimin, projektimin dhe funksionimin e tyre, duke ofruar kuadrin për përdorimin e sigurt të rrugëve dhe të mjeteve autonome në të ardhmen.



Për të arritur rezultatin (specifik) të komponentit 2, janë identifikuar disa fusha strategjike për përmirësim në paragrafët pasues.

5.2.1 Përmirësimi i planifikimit, projektimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve

Rrugët e reja do të planifikohen, projektohen dhe ndërtohen duke zbatuar plotësisht të gjitha procedurat e Menaxhimit të Sigurisë së Infrastrukturës Rrugore (MSIRR) të përcaktuara në Direktivën e BE-së (96/2008 dhe 1936/2019). Rrugët ekzistuese do të rindërtohen, rehabilitohen dhe mirëmbahen në një mënyrë që siguron një standard të lartë sigurie rrugore përmes përdorimit të procedurave të MSIRR dhe zbatimit të propozimeve përkatëse. Një fokus i veçantë do t'i kushtohet zbatimit të QSA (Qasjes së Sistemit të Sigurt) dhe koncepteve të shpejtësisë së sigurt, duke përfshirë përdoruesit e rrezikuar të rrugës dhe kërkesat e ardhshme për mjetet e automatizuara. Me garantimin e një standardi kaq të lartë të sigurisë së infrastrukturës rrugore, rrugët do të jenë më tolerante ndaj gabimeve dhe pritet qër risku për humbje jete nga aksidentet rrugore të ulet.

Vëmendje e veçantë do t'i kushtohet masave për qetësimin e qarkullimit, veçanërisht në hyrjet e zonave të banuara, në afërsi të institucioneve arsimore dhe në vendkalimet për këmbësorë dhe çiklistë. Shumë nga infrastruktura aktuale ka nevojë për t'u rinovuar në mënyrë që të përmirësohen kushtet e sigurisë për të gjithë përdoruesit. Ulja e

shpejtësisë përmes masave infrastrukturore, si rrethrotullimet, ishujt e trafikut dhe pengesat (gungat), ka rezultuar efektive, por këto masa duhet të projektohen dhe zbatohen siç duhet. Masat e sigurisë në zonat e punimeve rrugore gjithashtu do të duhet të forcohen. E njëjta gjë vlen edhe për mirëmbajtjen e infrastrukturës ekzistuese, në vendet ku ka sinjalistikë dhe pajisje të dëmtuara apo të padukshme, karrexhata të dëmtuara dhe bankina të pa mirëmbajtura siç duhet, si edhe ndriçim të pamjaftueshëm të rrugëve. Si mirëmbajtja ashtu edhe ndërtimi i ri do të kërkojnë planifikim më të kujdesshëm dhe rritje të burimeve financiare të dedikuara dhe masave të bazuara sipas udhëzuesve dhe metodologjive moderne.

5.2.2 Hartimi dhe zbatimi i treguesve të vlerësimit të sigurisë për infrastrukturën rrugore kombëtare

Zbatimi i Qasjes së Sistemit të Sigurt do të kërkojë hartëzimin sistematik të riskut të aksidenteve me pasoja fatale dhe lëndime të rënda në të gjithë rrjetin rrugor, si dhe përdorimin e një mekanizmi të vlerësimit të nivelit të sigurisë për të identifikuar ndërhyrjet prioritare, proaktive dhe me kosto-efektivitet për të mbrojtur të gjitha grupet e përdoruesve të rrugës.

Zhvillimi dhe zbatimi i treguesve të vlerësimit të nivelit të sigurisë për infrastrukturën rrugore kombëtare, qoftë përmes hartëzimit të riskut apo përmes sistemit të vlerësimit me yje, do të ndihmojë në orientimin e investimeve drejt



segmenteve të rrugëve kombëtare me riskun më të lartë për vdekje ose lëndime të rënda. Duhet të prezantohen dhe ndiqen TKP -të infrastrukturore. Indikatorët e mbledhur duhet të integrohen në të dhënat e sistemit RAMS dhe të adresohen përmes proceseve të rregullta të raportimit, monitorimit dhe vlerësimit. Të dhënat nga sistemi i ri Qendrës së Kontrollit të Trafikut do të shërbejnë si bazë për zhvillimin e një metodologjie që do t'i ndihmojë menaxherët e rrugëve të përcaktojnë përparësitë në shpërndarjen e burimeve të disponueshme për infrastrukturën rrugore, duke përfshirë të dhënat financiare, të qarkullimit dhe të gjendjes së rrugëve.

5.2.3 Përmirësimi i sigurisë rrugore në rrugët kombëtare dhe në vendndodhjet rrugore me risk të shtuar për përdoruesit e rrezikuar të rrugës

Siguria rrugore në rrugët kryesore kombëtare do të përmirësohet dhe vendndodhjet e pasigurta (p.sh., pikat apo segmentet e zeza) në rrjetin rrugor do të trajtohen në mënyrë të veçantë. Vëmendje e veçantë do t'u kushtohet të ashtuquajturave “vendbanime lineare” përgjatë akseve kombëtare (pjesë të rrugëve kombëtare që kalojnë përmes zonave të banuara me numër të lartë përdoruesish të rrezikuar të rrugës). Për këto vendndodhje do të kryhen analiza shitesë të sigurisë rrugore, me fokus të veçantë tek përdoruesit e rrezikuar dhe zonat ku ka shkolla dhe, nëse është e nevojshme, do të përgatiten dhe zbatohen projekte përmirësimi. Numri i përmirësimeve të sigurisë që do të realizohen çdo vit do të identifikohet në të gjithë rrjetin rrugor kombëtar, dhe do të hartohen dhe zbatohen planet përkatëse të sigurisë. Përveç kësaj, Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) do të zbatojë një sërë masash me kosto të ulët në vendet e identifikuar, ndërsa do të zbatohen edhe planet afatgjata. Vëmendje shitesë do t'i kushtohet realizimit të infrastrukturës së veçuar për këmbësorët dhe çiklistët në segmente të përzgjedhura rrugore.

5.2.4 Shpejtësitë e sigurt si thelb i QSS-së dhe i sigurisë së infrastrukturës

Qasjet e suksesshme të Sistemit të Sigurt sigurojnë që kufijtë e vendosur të shpejtësisë në pjesë të rrjetit rrugor të mos jenë më të lartë sesa niveli i mbrojtjes që ofrohet nga rrugët, anët e rrugëve, mjetet dhe trupi i njeriut. Edhe pse

përplasjet mund të ndodhin, ato nuk duhet të çojnë në vdekje apo lëndime serioze.

Progresi me TKP -të që lidhen me shpejtësitë e sigurt (p.sh., “Përqindja e mjeteve që udhëtojnë brenda kufijve të vendosur të shpejtësisë në kushte të qarkullimit të lirë dhe në lëvizje”) do të monitorohet, vlerësohet dhe raportohet gjatë gjithë periudhës së zbatimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore (SSRR). Në përputhje me rezultatet, do të planifikohen dhe zbatohen fushata ndërgjegjëse dhe të zbatimit të ligjit.

5.2.5 Forcimi i kapaciteteve institucionale të administratave rrugore

Për të siguruar zbatimin e aktiviteteve të planifikuara dhe arritjen e një standardi të lartë të sigurisë së infrastrukturës rrugore, kapacitetet e institucioneve që merren me sigurinë e infrastrukturës rrugore do të forcohen përmes krijimit të njësisë të posaçme për sigurinë rrugore dhe trajnimit të një numri të mjaftueshëm ekspertësh për të trajtuar çështjet e sigurisë në qarkullimin rrugor.

Sistemi ekzistues i licencimit/trajnimeve (p.sh., për auditimin/inspektimin e sigurisë rrugore) do të rishikohet dhe, nëse është e nevojshme, do të përmirësohet, ashtu si edhe zhvillimi periodik profesional i stafit. Do të promovohet puna kërkimore akademike dhe transferimi i njohurive në lidhje me sigurinë e infrastrukturës. Në këtë mënyrë do të krijohen mundësi për zbatimin e plotë të mjeteve të sigurisë rrugore për përmirësimin e infrastrukturës rrugore.

Bashkëpunimi me komunitetet vendore duhet të forcohet duke inkurajuar krijimin e Grupeve Teknikë Vendorë për Sigurinë Rrugore, të cilët do të kontribuonin gjithashtu në identifikimin dhe inspektimin e zonave me risk të lartë në rrugët vendore.

- Siguria e infrastrukturës rrugore në Shqipëri do të përmirësohet përmes zbatimit të plotë të procedurave të sigurisë rrugore të Bashkimit Evropian, duke u dhënë përparësi shpejtësisë së sigurt, përdoruesve të rrezikuar të rrugës dhe mirëmbajtjes së planifikuar më mirë. Një Sistem i ri i Menaxhimit të Sigurisë Rrugore, i bazuar në të dhënat për aksidentet dhe gjendjen e rrugëve, do të udhëheqë investimet në zonat me risk të lartë, ndërsa masa të menjëhershme me kosto të ulët dhe ndërhyrje më të mëdha do të adresojnë pikat

kritike. Siguria rrugore në nivel bashkiak duhet të fokusohet tek përdoruesit e rrezikuar përmes masave të synuara për qetësimin e trafikut, përmirësimet në zonat ku ka shkolla dhe angazhimin aktiv të komunitetit vendor. Kufijtë e shpejtësisë do të pasqyrojnë parimet e Sistemit të Sigurt, të mbështetura nga monitorimi dhe ndërgjegjësimi publik. Kapaciteti institucional do të forcohet përmes trajnimit të ekspertëve, njërive të dedikuara dhe përfshirjes së komunitetit.

5.3 Automjete më të sigurta

Për të siguruar përmbushjen e rezultatit specifik të lidhur me komponentin 3, do të zbatohen masa që synojnë përmirësimin e sistemit të aksesit të mjeteve në rrjetin rrugor, si dhe përmirësimin e gjendjes teknike të mjeteve, emetimeve dhe standardeve të sigurisë aktive dhe pasive. Sistemi i mirëmbajtjes, të gjendjes regjistrimi i mjeteve dhe sistemi i kontrollit teknik të tyre do të përmirësohen gjithashtu, për të përfshirë edhe mjetet që aktualisht nuk i nënshtrohen kontrolleve teknike dhe për të rritur cilësinë e kontrolleve të kryera në rrugë dhe në ambientet e kompanive.



Në veçanti, fushat strategjike të mëposhtme në lidhje me përmirësimin e sigurisë së mjeteve janë paraqitur në paragrafët më poshtë.

5.3.1 Përmirësimi dhe kontrolli i gjendjes teknike të mjeteve

Ekziston nevoja për përmirësimin e sistemit të kontrollit teknik periodik, pasi një numër i konsiderueshëm i mjeteve nuk i nënshtrohen inspektimeve vjetore periodike. Në të njëjtën kohë, kontrolli i gjendjes teknike të mjeteve në rrugë nga Policia dhe Task-Forca duhet të forcohet, me qëllim transpozimin dhe zbatimin e kërkesave të *acquis* të BE-së për kontrollet teknike periodike, përfshirë procedurat shtesë të veçanta për inspektime teknike për mjetet e specializuara,

p.sh., për mjetet që transportojnë mallra të rrezikshme (ADR).

Përveç kësaj, kontrolli teknik i jashtëzakonshëm i automjeteve si pjesë e procedurës pas aksidenteve duhet të rishikohet dhe, nëse është e nevojshme, të përmirësohet, duke përfshirë trajnime të detyrueshme për ekspertët e mjeteve që do të marrin pjesë në vlerësimin pas aksidentit.

5.3.2 Kontrolle të specializuara/të orientuara në rrugë (peshimi i mjeteve dhe inspektime teknike rrugore)

Peshimi i automjeteve është një nga elementet kyçe i menaxhimit të infrastrukturës rrugore, i cili mundëson mbrojtjen e investimeve publike, përmirësimin e sigurisë, promovimin e transportit



të qëndrueshëm dhe kontributin në mbrojtjen e mjedisit.

Inspektimet teknike rrugore janë të përfshira në kuadrin ligjor, megjithatë, zbatimi i tyre duhet të përmirësohet. Policia Rrugore në bashkëpunim me Task-Forcën e Transportit Rrugor janë të autorizuar për të kryer inspektime teknike të mjeteve tregtare.

5.3.3 Zbatimi i *acquis* të BE-së për miratimin e tipit të mjeteve dhe promovimi i përdorimit të mjeteve me sisteme të avancuara sigurie (ADAS)

Mjetet e reja Evropiane janë të pajisura me sisteme të avancuara të asistencës për drejtuesit ADAS. Për të promovuar në mënyrë efektive sistemet ADAS (Sistemet e Avancuara të Asistencës për Drejtuesit) tek qytetarët shqiptarë, duhet të fillohet me rritjen e ndërgjegjësimit publik. Prandaj, fushatat e mirëplanifikuara të informimit dhe edukimit janë jashtëzakonisht të rëndësishme. Është thelbësore të theksohen përfitimet që sistemet ADAS ofrojnë për sigurinë, lehtësinë e përdorimit dhe mundësitë për ulje në çmimin e primeve/policave të sigurimeve, veçanërisht për sigurimin e detyrueshëm të palës së tretë (TPL), që mund të shihet nga qytetarët shqiptarë si një përparësi. Një partner i rëndësishëm i qeverisë në këto aktivitete është DPSHTRR. Ky institucion mund të zhvillojë fushata informuese për ADAS, të prezantojë vlerësime të sistemeve të sigurisë gjatë regjistrimit të mjeteve dhe të mbikëqyrë cilësinë e sistemeve të instaluar në automjetet e përdorura të importuara nga jashtë. Nëse është e nevojshme, duhet bërë forcimi i kapaciteteve të këtij institucioni.

Gjithashtu, është e domosdoshme transpozimi dhe zbatimi i plotë i *acquis* të BE-së për miratimin e tipit, si dhe i një autoriteti të mbikëqyrjes së tregut të automjeteve në Shqipëri, për të garantuar sigurinë e mjeteve në rrugët shqiptare. Spote televizive dhe video të shkurtra edukative në rrjetet sociale mund të demonstrojnë lehtësisht funksionimin e veçorive të veçanta të ADAS, si Frenimi Automatik Emergjent (AEB), Paralajmërimi për Përplasje Përpara (FCW) apo Asistenca për Qëndrimin në Korsi (LKA). Këto fushata duhet të përqendrohen në skenarë realë nga jeta në rrugë, për të treguar sesi ADAS parandalon aksidente dhe shpëton jetë.

Ekspozitat e makinave, evente lokale dhe demonstrimet e hapura të teknologjisë, ku qytetarët kanë mundësi të përjetojnë vetë funksionimin e këtyre sistemeve, janë gjithashtu një pjesë e rëndësishme e edukimit. Mundësia për të provuar një automjet të pajisur me ADAS mund të bindë shumë skeptikë që kanë frikë nga risitë teknologjike.

5.3.4 Kushte për futjen e sigurt në qarkullim të mjeteve të mikro-mobilitetit në qarkullimin rrugor

Mobiliteti urban po nxit fuqishëm përdorimin e mjeteve të mikro-mobilitetit në transportin urban. Me synimin për të reduktuar numrin e aksidenteve ku përfshihen këto mjete të reja të mikro-mobilitetit, është e nevojshme të përmirësohen rregullat në lidhje me kushtet e përdorimit që këto mjete duhet të përmbushin për të pasur akses të sigurt në transportin urban. Përveç kësaj, do të jetë e nevojshme zbatimi i legjislacionit përkatës, si dhe trajnimi i personelit të zbatimit të ligjit dhe rritja e ndërgjegjësimit publik.

- Përmirësimi i sigurisë së mjeteve përfshin rinovimin e flotës me mjete më të sigurta dhe me emetime më të ulëta, përmirësimin e sistemit të kontrollit teknik dhe kontrolleve në rrugë, zbatimin e plotë të sistemit të miratimit të tipit sipas BE-së dhe promovimin e sistemeve ADAS, rregullimin e sigurisë së mjeteve të mikro-mobilitetit dhe forcimin e masave të sigurisë për drejtuesit profesionistë. Këto përpjekje synojnë të përmirësojnë aksesin e mjeteve në rrjetin rrugor dhe të rrisin standardet e përgjithshme të sigurisë.

5.4 Përdorues Rrugorë më të Sigurt

Nëse Qasja e Sistemit të Sigurt pranohet dhe integrohet në Strategjinë për Sigurinë Rrugore (SSRR), veçanërisht në tre komponentët e parë të sigurisë rrugore, mund të reduktohet probabiliteti dhe shkalla e aksidenteve. Megjithëse ka pasur përparime në infrastrukturë dhe në zbatimin e ligjit, numri ende i lartë i aksidenteve rrugore në Shqipëri nënvizon nevojën për masa shtesë sigurie, veçanërisht për të mbrojtur pasagjerët dhe përdoruesit e rrugës më të rrezikuar, si këmbësorët, çiklistët dhe motoristët, të cilët përbëjnë shumicën e viktimave dhe të lënduarve. Faktorët kryesorë që

kontribuojnë përfshijnë tejkalimin e shpejtësisë, drejtimin e pakujdesshëm dhe nën efektin e alkoolit, përdorimin e telefonit gjatë drejtimit, përdorimin e ulët të pajisjeve të sigurisë dhe sjellje jo të sigurt që burojnë nga mungesa e respektit të ndërsjellë, shpërfillja e rregullave dhe ndërjegjësimi i pamjaftueshëm për riskun, si nga drejtuesit (të rinj dhe të moshuar) ashtu edhe nga përdoruesit e rrezikuar të rrugës. Në çdo rast, aksidentet që rezultojnë nga sjellje të rrezikshme të qëllimshme mund të parandalohen përmes edukimit të përdoruesve të rrugës për të bërë zgjedhje më të sigurt. Në fakt, përdorimi i

sigurt i rrugës përfshin një sërë sjelljesh të sigurt që identifikohen përmes disa treguesve kyç të performancës (TKP), si: respektimi i kufijve të shpejtësisë, përdorimi i rripit të sigurimit, përdorimi i pajisjeve mbrojtëse, pajtueshmëria me kufizimet ndaj alkoolit dhe shmangia e shpërqendrimet. Për të arritur rezultatin specifik që lidhet me komponentin 4, është e nevojshme të monitorohen TKP-të, si edhe qëndrimet e përdoruesve ndaj sjelljeve të rrezikshme në trafik dhe të zbatohen ndërhyrje dhe masa të përshtatshme të fokusuara në grupet specifike të përdoruesve të rrugës.



Prandaj, në paragrafët më poshtë identifikohen disa fusha strategjike për përmirësime.

5.4.1 Përmirësime në sistemin e edukimit për sigurinë rrugore

Edukimi për sigurinë rrugore bazohet në spektrin e masave që zhvillojnë dhe përmirësojnë njohuritë, qëndrimet dhe sjelljet (aftësitë), të cilat janë thelbësore për pjesëmarrje të sigurt në trafik. Ky sistem duhet të mbulojë përdoruesit e rrugës që nga moshat e vogla (fëmijët e moshës parashkolllore dhe shkolllore), pastaj të rinjtë, të rriturit dhe veçanërisht ata që janë prindër ose kujdestarë, si dhe pjesëmarrësit më të vjetër në qarkullim. Përmirësimi i njohurive dhe krijimi i një qasje kritike ndaj sjelljeve të rrezikshme në trafik do të mundësojë zhvillimin e

sjelljeve të sigurt të përdoruesve të rrugës. Kjo, në fund të fundit, do të çojë në uljen e aksidenteve dhe pasojave të tyre për të gjithë përdoruesit e rrugës dhe ekonominë si të tillë. Për të arritur rezultatet e dëshiruara, edukimi dhe trajnimi për sigurinë rrugore duhet të kryhet vazhdimisht. Kurrikulat dhe programet e sigurisë rrugore në disa pjesë do të përmirësohen dhe zhvillohen (p.sh., në institucionet parashkolllore dhe shkolllore, më shumë vëmendje do të përqendrohet në trajnimet praktike të cilat do t'u mundësojnë fëmijëve të fitojnë njohuri praktike, qëndrime dhe së fundmi zakone dhe sjellje pozitive të dëshiruara).

Përdoruesit e mikro-mobilitetit (p.sh., biçikleta, biçikleta elektrike, skuterë elektrikë, *skateboarde* dhe madje edhe automjete kompakte si mopedët, etj.)



duhet të përfshihen gjithashtu në edukimin formal ose informal në lidhje me risqet më të zakonshme të identifikuar në qarkullim (shpejtësi, drejtim nën ndikimin e alkoolit, mospërdorim i pajisjeve mbrojtëse, etj.) dhe sjelljet e dhura në rrugë, duke përfshirë shpejtësinë e sigurt dhe dhënien e përparësisë së kalimit.

5.4.2 Përmirësimi dhe intensifikimi i fushatave të ndërgjegjësimit parandalues

Për të rritur sigurinë e përdoruesve të rrugës në nivelin më të lartë të mundshëm dhe për të arritur objektivat strategjike dhe specifike të përcaktuar, është e domosdoshme të përmirësohen aktivitetet parandaluese dhe promovuese të sigurisë rrugore, kryesisht përmes fushatave ndërgjegjëse të dizajnuara mirë dhe me cilësi të lartë, të cilat synojnë grupet kryesore të përdoruesve me rrezik të lartë dhe sjelljet e rrezikshme. Përmes këtyre fushatave ndërgjegjëse, pjesëmarrësit në qarkullim do të informohen mbi rregullat e reja të trafikut, rreziqet e reja dhe ekzistuese në qarkullim, sistemet e reja në automjete, gjendjen e rrugëve dhe mjedisin rrugor. Për më tepër, do të promovohen sjellje pozitive në rrugë. Më saktë, do të zbatohen fushata sigurie rrugore të koordinuara, të bazuara në fakte dhe të dhëna, me mbështetje të qartë politike, institucionale, mediatike dhe veçanërisht të Policisë. Kjo do të çojë në ndryshime pozitive në sjelljen e pjesëmarrësve në trafik. Bashkëpunimi i mirë ndërmjet institucioneve kombëtare dhe komuniteteve vendore është thelbësor në procesin e edukimit dhe zbatimit të fushatave parandaluese për të përmirësuar sigurinë rrugore, pasi kjo ndihmon për të arritur në mënyrë më efektive një gamë më të gjerë përdoruesish të rrugës. Rekomandohet si shembull i një praktike të mire, krijimi i grupeve vendore për parandalimin dhe edukimin mbi sigurinë rrugore, të përbërë nga të gjithë aktorët e prekur në nivel lokal.

5.4.3 Përmirësimi i sistemit të zbatimit të ligjit

Përveç edukimit të përdoruesve të rrugës, për të siguruar respektimin e standardeve ligjore ekzistuese që përshkruajnë rregullat e sjelljes në qarkullim, është e nevojshme të aplikohet sistemi i kontrollit rrugor me dukshmëri të lartë dhe të udhëhequr nga të dhëna inteligjente, me kapacitet të plotë (institucional dhe të lidhur me personelin). Në mënyrë që të gjithë përdoruesit e rrugës të përshtaten me një sistem të sjelljes së sigurt në rrugë,

të bazuar në njohuri dhe qëndrime pozitive, nevojitet një ekuilibër midis zbatimit të masave që synojnë përmirësimin e njohurive dhe aftësive, nga njëra anë, dhe masave detyruese, nga ana tjetër. Masat detyruese i mundësojnë një numri më të vogël të përdoruesve të rrugës, të prirur për të kryer shkelje në qarkullim, të ndryshojnë qëndrimet ose sjelljet e tyre ekzistuese përmes aplikimit të sanksioneve të përshtatshme që kanë karakter edukativ dhe parandalues. Në këtë kuptim, është e nevojshme të përdoren masat detyruese për të rritur ndjesinë (riskun subjektiv) të çdo përdoruesi të rrugës se një shkelje e mundshme do të zbulohet shpejt, do të dokumentohet qartë dhe më pas do të ndëshkohet shpejt, gjë që mund të arrihet, ndër të tjera, përmes përmirësimit të sistemit, mirëmbajtjes dhe përmirësimit të rregullave dhe sistemeve ekzistuese dhe instalimit të sistemeve të reja për zbulimin automatik të shkeljeve (p.sh., matja e shpejtësisë aktuale dhe mesatare, etj.).

5.4.4 Monitorimi i nivelit të njohurive, qëndrimeve dhe sjelljes së sigurt të përdoruesve të rrugës

Për zbatimin e suksesshëm të qëllimeve dhe objektivave specifike të Strategjisë së Sigurisë Rrugore (SSRR), është e domosdoshme të krijohet një sistem gjithëpërfshirës monitorimi. Një sistem i tillë duhet të përmbajë rezultatet përfundimtare të sigurisë rrugore dhe, më e rëndësishmja, të mundësojë monitorimin periodik të Treguesve Kyç të Performancës (TKP-ve). Kjo qasje do të mundësojë përgatitjen e ndërhyrjeve në kohë që synojnë sjelljet specifike të rrezikshme që mund të çojnë në aksidente. Përveç monitorimit të rezultateve përfundimtare dhe TKP-ve, është gjithashtu e rëndësishme të monitorohen qëndrimet e përdoruesve kundrejt TKP-ve (sjelljeve me risk) dhe, nëse është e nevojshme, të zbatohen masa korrigjuese. Së fundi, vlerësimet periodike të nivelit të njohurive në një kampion të përzgjedhur të përdoruesve të rrugës mund të tregojnë probleme specifike ndaj të cilave duhet të drejtohen ndërhyrjet.

- Edukimi për sigurinë rrugore dhe të mësuarit gjatë gjithë jetës kanë një rëndësi parësore. Edukimi për sigurinë rrugore duhet të integrohet në të gjitha fazat e jetës, që nga parashkollorët deri në moshën e tretë. Kjo përfshin programe udhëtimi të sigurt për fëmijët, edukim për sigurinë rrugore në shkollë, trajnim për drejtuesit e mjeteve si dhe mundësi



për të mësuar gjatë gjithë jetës për drejtuesit e mjeteve.

5.5 Kujdesi pas aksidentit dhe rehabilitimi

Kujdesi pas aksidentit ka të bëjë me shpëtimin, trajtimin dhe rehabilitimin e të mbijetuarve nga aksidentet rrugore dhe synon të zvogëlojë nivelin e rëndë dhe pasojat e dëmtimeve. Ky kujdes përfshin përdorimin e sistemeve efikase të njoftimit të emergjencës, mbërritjen e sigurt dhe në kohë të personelit mjekësor të kualifikuar në vendin e aksidentit si dhe diagnostikimin e saktë dhe stabilizimin e pacientit në vendngjarje. Më tej, procesi vazhdon me transportin e sigurt të pacientit drejt qendrës më të përshtatshme për trajtim, me ofrimin e ndihmës cilësore në urgjencë dhe trajtimin të traumave, disponueshmërinë e shërbimeve të specializuara të rehabilitimit, si dhe mbështetjen për rehabilitimin e të dëmtuarit dhe rikthimin e tij në jetën që kishte para aksidentit.

Për të arritur rezultatin specifik të lidhur me komponentin 5, ekzistojnë disa fusha që kanë nevojë për përmirësim:

5.5.1 Përmirësimi dhe standardizimi i komunikimit ndërmjet shërbimeve të para pas një aksidenti rrugor

Përmirësimi dhe standardizimi i dy qendrave kombëtare: 112 dhe 127 mbi procedurat e mbledhjes fillestare të të dhënave (triazhimi), me vëmendje të veçantë ndaj shkëmbimit cilësor të të dhënave të mbledhura, në mënyrë që të shmanget dyfishimi i mbledhjes së të dhënave (triazhimit) midis dy shërbimeve. Përmirësimi/standardizimi i shkëmbimit të të dhënave për personat e lënduar ndërmjet shërbimit 127 dhe spitaleve ku janë dërguar pacientët (spitali më i afërt me qendër traume) dhe vendosja e një procedure ndjekjeje për pacientin (sinkronizimi i të dhënave ndërmjet kujdesit para-spitalor dhe atij spitalor). Përmirësimet e propozuara do të kenë efekte pozitive të menjëhershme pas zbatimit të tyre në shkurtimin e kohës së reagimit.

5.5.2 Përmirësimi i ekspertizës, kompetencës dhe trajnimit të personelit të shërbimeve të urgjencës për veprimet pas aksidenteve

Zhvillimi profesional dhe programet e trajnimit duhet të përmirësohen për fitimin e njohurive, aftësive dhe kompetencës së personelit të shërbimeve të urgjencës në veprimet pas aksidenteve, duke përfshirë reagimin e shpejtë dhe

të koordinuar në rast të aksidenteve masive. Kjo përfshin përfshirjen e përmbajtjes përkatëse në sistemin e arsimit të mesëm të lartë dhe të lartë, studime të specializuara, edukim të vazhdueshëm dhe trajnim shtesë, si dhe krijimin e një sistemi trajnimi të përbashkët të vazhdueshëm për personelin e shërbimeve të urgjencës (Policia Rrugore, shërbimi i urgjencës mjekësore dhe zjarrfikësit). Iniciativa të tilla pritet të kenë një ndikim pozitiv në shkallën e mbijetesës së individëve të përfshirë në aksidente rrugore.

5.5.3 Përmirësimi i regjistrave spitalorë dhe i komunikimit me Policinë Rrugore në lidhje me pacientët e përfshirë në aksidente

Ka nevojë për krijimin e regjistrave të digjitalizuar në të gjitha spitalet që përfshijnë të dhëna në lidhje me aksidentet (mbledhja e të dhënave, ruajtja, ndjekja dhe shkëmbimi). Përveç kësaj, është e nevojshme të përmirësohet dhe standardizohet sistemi i rregullt i komunikimit (shkëmbimi i të dhënave përkatëse) midis spitaleve dhe Policisë Rrugore në lidhje me pacientët e përfshirë në aksidente. Kjo do të përmirësojë mundësinë e nën-raportimit të viktimave nga aksidentet e identifikuar nga sistemi i raportimit të OBSH-së dhe do t'i mundësojë Shqipërisë të harmonizojë zyrтарisht të dhënat sipas standardeve të OBSH-së.

5.5.4 Futja e shkallës së dëmtimit MAIS3+

Edhe pse shkalla MAIS3+ (Shkalla Maksimale e Shkurtuar e Lëndimit) me një vlerësim 3 ose më të lartë, një sistem i njohur globalisht që përdoret për të klasifikuar dhe renditur shkallën e dëmtimeve bazuar në dëmtimet anatomike, është relativisht i ri në Evropë, ekziston një nevojë e fortë për të pasur të dhëna krahasuese për dëmtimet e rënda edhe në Shqipëri. Prandaj, futja e shkallës së dëmtimit MAIS3+ në sektorin shëndetësor (spitalet) duhet të nisë dhe të implementohet hap pas hapi në praktikë.

5.5.5 Përmirësimi i shërbimeve të rehabilitimit

Përmirësimi dhe disponueshmëria e mënyrave të qëndrueshme të rehabilitimit për pacientët e aksidenteve pasi të jenë stabilizuar, janë me rëndësi, duke siguruar shërbimet e duhura të rehabilitimit dhe mbështetjes. Kjo përfshin ofrimin e kujdesit dhe mbështetjes psikologjike për viktimat, familjet dhe ekipin e reagimit ndaj emergjencave të prekur nga një aksident për të siguruar që ata të marrin kujdesin dhe mbështetjen e duhur për t'u rikuperuar nga përvoja e tyre traumatike.



- Kujdesi dhe rehabilitimi pas aksidentit përfshijnë përmirësimin e të gjithë sistemit të shpëtimit, trajtimit dhe rikuperimit për të mbijetuarit e aksidenteve rrugore për të zvogëluar ashpërsinë e lëndimeve dhe pasojat përmes komunikimit më të mirë, ekspertizës, menaxhimit të të dhënave, shkallëzimit të lëndimeve dhe shërbimeve të rehabilitimit.

6. MENAXHIMI, ZBATIMI DHE MONITORIMI I STRATEGJISË PËR SIGURINË RRUGORE

Zbatimi i suksesshëm i SSRr-së dhe PVSSRR-së shoqëruese varet nga disa faktorë, siç janë:

Angazhim politik në nivel të lartë për objektivin e përgjithshëm dhe objektivat specifike të sigurisë rrugore;

- Dokumente zyrtare të politikave të sigurisë rrugore të miratuara (SSRR dhe PVSSRR) dhe përmirësim i legjislacionit të nevojshëm për menaxhimin dhe zbatimin e ndërhyrjeve në sigurinë rrugore;

- Sistem i krijuar i menaxhimit të sigurisë rrugore me aktorë kyç të dedikuar dhe me burimet e nevojshme (institucionale dhe njerëzore) si dhe me përgjegjësi të qarta;

- Mundësimi i ndarjes efikase e të dhënave në lidhje me sigurinë rrugore, me krahasim periodik dhe përdorim të Treguesve Kyç të Performancës (TKP) nga të gjithë aktorët kryesorë;

- Zbatim i plotë dhe në kohë i PVSSRR me ndërhyrje të bazuara në prova;

- Financim i mjaftueshëm dhe i qëndrueshëm dhe ndarje burimesh për ndërhyrjet e planifikuara; dhe

- Mundësimi i mbështetjes së gjithanshme dhe të vazhdueshme nga publiku dhe mediat për ndërhyrjet dhe aktivitetet e planifikuara.

Si një mënyrë për të zbutur risqet potenciale për zbatimin e SSR dhe PVSSRR dhe, në përgjithësi, për të rritur shanset për sukses, menaxhimi i sigurisë rrugore, financimi i aktiviteteve dhe monitorimi/vlerësimi do të paraqiten më në detaje.

6.1 Modeli i qeverisjes dhe koordinimit (përgjegjësi e përbashkët)

Një përgjegjësi e përbashkët në të gjitha pjesët e MSRR-së është një nga parimet themelore të Qasjes së Sistemit të Sigurt dhe SSRr-së. Përgjegjësia për zbatimin e QSS -së në të gjitha politikat dhe praktikat e sigurisë rrugore do të

ndahet në të gjitha palët e interesuara kryesore të sigurisë rrugore.

Për të mundësuar koordinim dhe mbështetje për aktivitetet e Planit të Veprimit të Strategjisë do të krijohet një grup ndërinstitucional pune me përfaqësues nga institucionet përgjegjëse të sigurisë rrugore.

6.2 Financimi dhe investimet

Sigurimi i fondeve dhe burimeve të dedikuara për përmbushjen e Strategjisë së Sigurisë Rrugore (SSRR) dhe Planit të Veprimit për Sigurinë Rrugore (PVSSRR) duhet të bëhet përkatësisht nga buxheti i shtetit, nga fonde të vetë institucioneve jo-buxhetore, partnerë ndërkombëtarë dhe vendas.

Megjithatë, struktura aktuale e financimit të rrugëve në Shqipëri mund të mos jetë e mjaftueshme për zbatimin e ndërhyrjeve të parashikuara në këtë strategji. Prandaj, duhet shqyrtuar krijimi i mekanizmave inovativë për financimin e sigurisë rrugore. Veçanërisht, shpërndarja e duhur e të ardhurave të lidhura me rrugët është thelbësore për të mundësuar zbatimin e masave të parashikuara në PVSSRR dhe për të përmirësuar performancën e përgjithshme të sigurisë rrugore si dhe për të forcuar qëndrueshmërinë financiare.

Është e rëndësishme që të adoptohet një strategji më efikase e financimit, nëse sistemi aktual nuk garanton investime afatgjata dhe të qëndrueshme në sigurinë rrugore.

6.3 Monitorimi, raportimi dhe vlerësimi i performancës

Monitorimi gjithëpërfshirës, raportimi dhe vlerësimi janë procese thelbësore që duhet të vendosen për qëllimin e monitorimit sistematik të gjendjes së sigurisë rrugore. Kjo përfshin analizën periodike të rezultateve përfundimtare dhe të ndërmjetme të sigurisë rrugore, së bashku me shpërndarjen e vazhdueshme publike të rezultateve. Përveç kësaj, duhet të vendoset edhe monitorimi i rregullt lidhur me këto karakteristika më të rëndësishme të sigurisë rrugore: aksidentet dhe pasojat e tyre, TKP-të e sjelljes, qëndrimet e përdoruesve të rrugës ndaj risqeve kryesore, ekspozimi i përdoruesve të rrugës, treguesit për rrugët dhe infrastrukturën rrugore, treguesit për automjetet dhe parkun e mjeteve, treguesit për kujdesin pas aksidenteve, kapaciteti institucional për sigurinë rrugore, etj. Ashtu si në rastin e indikatorëve përfundimtarë dhe të ndërmjetëm, edhe rezultatet e treguesve TKP duhet të



publikohen periodikisht. Të gjitha të dhënat që lidhen me sigurinë rrugore mund të organizohen nën një bazë të dhënash kombëtare të integruar për sigurinë rrugore.

Është e nevojshme të përgatitet një raport mbi rezultatet e zbatimit të strategjisë dhe të objektivave/qëllimeve të saj. Si pjesë e monitorimit, raportimit dhe vlerësimit të rregullt, në fund të secilës fazë të Planit të Veprimit për Sigurinë Rrugore (PVSSRR) duhet të kryhet një vlerësim. Kjo do të japë mundësinë për të nxjerrë mësim dhe për të zbatuar përmirësimet e nevojshme në ato pjesë të PVSSRR-it që mund të përmirësohen. Monitorimi i afërt i zbatimit të aktiviteteve, bazuar në një numër treguesish dhe variablash, do të mundësojë identifikimin në kohë të fushave dhe aktiviteteve ku nevojitet mbështetje shtesë (dhe masa korrigjuese). Mbështetja për procesin e monitorimit, raportimit dhe vlerësimit, në formën e aktiviteteve specifike, është parashikuar brenda PVSSRR-it.

7. STRUKTURA E PLANIT TË VEPRIMIT PËR SIGURINË RRUGORE QË SHOQËRON STRATEGJINË

Realizimi i objektivave të përgjithshëm dhe specifike (në shtyllat e sigurisë rrugore) të Strategjisë Afatgjatë për Sigurinë Rrugore (SSRR) bazohet në

një sërë Planesh të Veprimit Afatshkurtër (PVSSRR) të hartuar mirë për periudhën 2–3-vjeçare. Prandaj, në praktikë, zbatimi i plotë dhe efektiv i PVSSRR-it është çelësi për të arritur një përmirësim strategjik dhe të vazhdueshëm të sigurisë rrugore në vend.

Plani i Veprimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore (PVSSRR), që shoqëron zbatimin e Strategjisë për Sigurinë Rrugore (SSR), përmban dhe përcakton fushat kryesore, ndërhyrjet specifike (masat) dhe aktivitetet, dinamikën e tyre, institucionet kryesore përgjegjëse dhe mbështetëse, kornizën e financimit për zbatimin e tyre dhe treguesit e synuar për monitorim/vlerësim si dhe tregues të tjerë.

Një Plan Veprimi për Sigurinë Rrugore (PVSSRR) zakonisht përgatitet në formë tabelash, në të cilat aktivitetet kryesore të identifikuar në Strategjinë për Sigurinë Rrugore (SSRR) paraqiten/shpjegohen në mënyrë më të detajuar, si për shembull: institucioni/organizata përgjegjëse për zbatimin, institucionet mbështetëse, fillimi/përfundimi i një aktiviteti, burimi i financimit, financimi vjetor, objektivi i prituri i aktivitetit (tregues rezultati) dhe burimi i verifikimit. Një shembull i përmbajtjes së PVSSRR-it, në nivel aktiviteti, paraqitet në Tabelën 7-1.

Tabela 7-1: Përmbajtja e propozuar e Planit të Veprimit për Sigurinë Rrugore (PVSSRR).

Numri dhe emërtimi i plotë i aktivitetit	Institucioni përgjegjës	Institucioni mbështetës/kontribues	Viti i fillimit dhe mbarimit	Burimi i financimit	Kostoja indikative për 2026	Kostoja indikative për 2027	Kostoja indikative për 2028	Treguesi i rezultatit	Burimi i verifikimit me frekuencë dhe publikim	Shënim
--	-------------------------	------------------------------------	------------------------------	---------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------	--	--------

Plani i Veprimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore (PVSSRR) u hartua fillimisht dhe kaloi nëpër një procedurë konsultimesh intensive me institucionet kryesore pjesëmarrëse në sigurinë rrugore, të cilat do të jenë përgjegjëse për zbatimin e tij. Gjatë diskutimeve, një vëmendje e veçantë iu kushtua sigurimit të një kuptimi të qartë të ndërhyrjeve/aktiviteteve dhe monitorimit e vlerësimit të tyre ndërmjetës, për të vlerësuar ndikimin e masave të reja të zbatuara në praktikë.

Plani trevjeçar i PVSSRR-it, për periudhën 2027–2029, paraqitet në një dokument të veçantë.

Referencat

Plani Strategjik i Veprimit të BE-së për Sigurinë Rrugore, Aneksi 1 i Komunikimit nga Komisioni, *Evropa në lëvizje – Mobilitet i Qëndrueshëm për Evropën: e sigurt, e lidhur dhe e pastër*.

[Web]: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF,

BE: Komisioni Evropian, Drejtoria e Përgjithshme për Lëvizshmëri dhe Transport, *Hapat e radhës drejt "Vision Zero": Kuadri i politikave të sigurisë rrugore të BE-së 2021–2030*, Zyra e Publikimeve, 2020.

[Web]: <https://data.europa.eu/doi/10.2832/261629>,



Raporti Global për Gjendjen e Sigurisë Rrugore 2023. Gjenevë: Organizata Botërore e Shëndetësisë; 2023. Licencë: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

[Web]: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>,

PIARC: Menaxhimi i sigurisë rrugore – Sistemi i sigurisë – Parimet shkencore të sigurisë dhe zbatimi i tyre.

[Web]: <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management-safe-system-approach/safe-system-principles>,

Komuniteti i Transportit: Plani i Veprimit për Sigurinë Rrugore për Ballkanin Perëndimor.

[Web]: <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2020/04/Road-Safety-Action-Plan.pdf>,

Këshilli Ekonomik dhe Social i OKB-së ECE/Trans/2012/4, Komisioni Ekonomik për Evropën i Kombeve të Bashkuara: *Plani për zbatimin e Dekadës së Veprimit për Sigurinë Rrugore (2011–2020)*.

[Web]: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/itc/ECE-TRANS-2012-4e.pdf>,

OKB: Konferenca e Parë Ministre Globale për Sigurinë Rrugore: *Koha për Veprim*, Deklarata e Moskës, Moskë, 19–20 Nëntor 2009.

[Web]: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/un-road-safety-collaboration/moscow_declaration_en.pdf,

OKB: Rezoluta A/RES/74/299, 02.09.2020.

[Web]: <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>,

OKB: Konferenca e Tretë Globale Ministre për Sigurinë Rrugore: *Arritja e Objektivave Globale 2030*, Stokholm, 19–20 Shkurt 2020, Deklarata e Stokholmit.

[Web]: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>,

OKB: *Transformimi i botës sonë: Agenda 2030 për Zhvillim të Qëndrueshëm*, A/RES/70/1.

[Web]: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>,

OKB: *Deklarata e Valletës për Sigurinë Rrugore*, Valletë, 2017.

[Web]: https://eumos.eu/wpcontent/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf,

Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSh), *Dekada e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2011–2020*.

[Web]: <https://www.who.int/publications/m/item/decade-of-action-for-road-safety-2011-2020---global-launch>,

Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSh), *Plani Global për Dekadën e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2011–2020*.

[Web]: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/un-road-safety-collaboration/global_plan_doa_2011-2020.pdf?sfvrsn=a34009ff_3&download=true,

Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSh), *Plani Global për Dekadën e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2021–2030*.

[Web]: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_33&download=true,

Bliss T (2004), *Zbatimi i Rekomandimeve të Raportit Botëror për Parandalimin e Lëndimeve nga Trafiku Rrugor*, Shënim Transporti Nr. TN-1, Banka Botërore, Washington DC.

[16]. DaCoTA (2012), *Menaxhimi i Sigurisë Rrugore*, Dorëzimi 4.8d i projektit të BE-së FP7 DaCoTA, Bruksel.

Paneli ESRA [Web]:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojYTI1MDg4NDgtM2VhYS00ZTA2LTg1NWEtMjEzZmZlMzUzOTk1IiwidCI6IjlkMWIyYjYyLWE5ZTA2NDg1Mi1hMTEwLWZlYzRmZDc1N2M2ZSIsImMiOjI9>

Direktivë e BE-së 2008/96/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 19 nëntor 2008 mbi menaxhimin e sigurisë së infrastrukturës rrugore.

Global Road Safety Facility – GRSF (2009), *Zbatimi i Rekomandimeve të Raportit Botëror për Parandalimin e Lëndimeve nga Trafiku Rrugor. Udhëzime për vendet për zhvillimin e vlerësimeve të kapaciteteve të menaxhimit të sigurisë*



rrugore dhe përcaktimin e reformave të agjencive drejtuese, strategjive të investimit dhe projekteve sipas sistemit të sigurt, nga Bliss T & Breen J; Global Road Safety Facility i Bankës Botërore, Washington DC.

Global Road Safety Facility – GRSF (2013), *Vlerësimet e kapaciteteve të menaxhimit të sigurisë rrugore dhe projektet sipas sistemit të sigurt*, nga Bliss T & Breen J; Banka Botërore, Washington DC.

Turner, B., Job, S. dhe Mitra, S. (2021), *Udhëzues për Ndërhyrjet në Sigurinë Rrugore: Provat për atë që funksionon dhe çfarë nuk funksionon*, Washington DC, SHBA: Banka Botërore.

Komuniteti i Transportit: *Plani i Veprimit për Sigurinë Rrugore për Ballkanin Perëndimor*, [Web]: Road-Safety-Action-Plan.pdf

Bashkëpunimi për Sigurinë Rrugore i Kombeve të Bashkuara – UNRSC (2011), *Plani Global për Dekadën e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2011–2020*, Organizata Botërore e Shëndetësisë, Gjenevë.

Organizata Botërore e Shëndetësisë – WHO (2021), *Plani Global për Dekadën e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2021–2030*, Organizata Botërore e Shëndetësisë, Gjenevë. *Raporti për gjendjen e sigurisë rrugore 2013: mbështetje për dekadën e veprimit*, Organizata Botërore e Shëndetësisë, Gjenevë.

PLANI I VEPRIMIT PËR SIGURINË RRUGORE 2027–2030

Shkurtesat

AKSHI	Agjencia Kombëtare e Shqipërisë së Informacionit
ARRSH	Autoriteti Rrugor Shqiptar
ASCAP	Agjencia për Sigurimin e Cilësisë në Arsimin Parauniversitar
PSH	Policia e Shtetit
KM	Këshilli i Ministrave
SHUM	Shërbimi i Urgjencës Mjekësore
BE	Bashkimi Evropian
Euro NCAP	Programi Evropian për Vlerësimin e Sigurisë së Automjeteve të Reja
DPSHTRR	Drejtoria e Përgjithshme për Shërbimet e Transportit Rrugor
AMVV	Agjencia për Mbështetjen e Vetëqeverisjes Vendore
BB	Banka Botërore
GPNI	Grupi Punës Ndërinstitucional
IT	Instituti i Transportit
PNVRR	Programi Ndërkombëtar i Vlerësimit të Rrugëve
SIT	Sisteme Inteligjente të Transportit
KM	Këshilli i Ministrave
Aktorët kryesorë të Sigurisë Rrugore	MIE, MPB/PRr, MSHMS, MA, DPSHTRR, IT, ARRS, etj.
TKP	Tregues Kryesor i Performancës
SHMSHL	Shkalla Maksimale e Përmbledhur e Dëmtimeve me një vlerësim prej 3 ose më shumë
MM	Ministria e Mbrojtjes
MF	Ministria e Financave
MSHMS	Ministria e Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale
MPB	Ministria e Punëve të Brendshme
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
MSHPV	Ministri Shtetit për Pushtetin Vendor
MA	Ministria e Arsimit
SR	Siguria Rrugore
PVSSRr	Plani i Veprimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore
SSR	Strategjia e Sigurisë Rrugore
QSS	Qasja e Sistemit të Sigurt
QKMT	Qendra e Kontrollit dhe Menaxhimit të Trafikut
PRr	Policia Rrugore
OKB	Kombet e Bashkuara
PDRr	Përdorues i Dobët i Rrugës
CADAS	Sistemi i përbashkët i të dhënave të aksidenteve
AKKSHI	Agjencia Kombëtare e Kërkimit Shkencor dhe Inovacionit

Numri i Masës dhe Detaje	Treguesi i rezultati të masës (M&M)	Treguesi (q/s/ia)	Përgjigja	Viti bazë				Burimi i verifikimit, fashkimi dhe raportimi			Numri dhe detaje e aktivitetit	Përgjigja	Mëshkruajtja e Viti i fillimit dhe i mbarimit	Viti i fillimit dhe i mbarimit	Financimi i parashikuar 2027 (në 000/ALL)						Financimi i parashikuar 2028 (në 000/ALL)						Financimi i parashikuar 2029 (në 000/ALL)						Treguesi i Produktit dhe Aktivitetit	Burimi i verifikimit, fashkimi dhe raportimi	Shënime
				2026	2027	2028	2029								OpEx	CaPE s	Totali	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorë Banka Botërore	Hedhëkja financiare	OpEx	CaPE s	Totali	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorë	Hedhëkja financiare	OpEx	CaPE s	Totali	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorë	Hedhëkja financiare			
2.1 Përmirësimi i planifikimit, projektimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve	Përmirësimi i legjislacionit me qëllim përmirësimin e planit me detyruesin 2019/1936 (BE) për mirëmbajtjen e sigurtë të infrastrukturës rrugore	Po/ jo/ pjesërisht	MHE	Pjesërisht	Pjesërisht	Po		Raportimi i MHE-s			2.1.1 Përgatitja e akteve ligjore që përfshijn planifikimin dhe detyruesin 2019/1936	MHE	AKRSH, IT, MPB/PR, Universiteti Politeknik i Tiranës	2027-2028	0	0	0				0	0	0							AKRSH dhe institucione të tjera	Raportimi i MHE-s				
											2.1.2 Përmirësimi dhe përdorimi i procedurës së Verifikimit të Inspektimit të Sigurtë Rrugorë (VIR) në përputhje me kërkesat për rrugët kombëtare në 2 projektet (tendosje të reja dhe riparime).	AKRSH	IT, Auditors të certifikuar / Projektor	2026-2029						800		800	800		800		800	800				Përgatitja e 2 raportëve të Verifikimit të Sigurtë Rrugorë dhe Informata Rrugore (VIR)	Raportimi i AKRSH-së		
											2.1.3 Zhbatimi i procedurës së Auditimit të Sigurtë Rrugorë (ASR) si një procedurë e rrugëve për rrugët kombëtare për 6 skema projektuese. Ndërkohë e mirëmbajtjes dhe vlerësimit të tyre.	AKRSH	IT Auditors të certifikuar / Projektor	2027-2029	1500		1500	1500		1500		1500	1500		1500		1500	1500				Përgatitja e 6 raportëve të Auditimit të Sigurtë Rrugorë (ASR)	Raportimi i AKRSH-së		
											2.1.4 Zhbatimi i procedurës së Inspektimit të Sigurtë Rrugorë (ISR) si një procedurë e rrugëve për rrugët kombëtare për 6 skema projektuese. Ndërkohë e mirëmbajtjes dhe vlerësimit të tyre.	AKRSH	IT, Auditors të certifikuar / Kontrollues	2027-2029	2000		2000	2000		2000		2000	2000		2000		2000	2000				Përgatitja e 6 raportëve të Inspektimit të Sigurtë Rrugorë (ISR)	Raportimi i AKRSH-së		
											2.1.5 Përmirësimi i sigurtë rrugore të bazeve të hartimit dhe mirëmbajtjes së infrastrukturës rrugore sipas BE-së	AKRSH	IT, Auditors të certifikuar / Kontrollues	2027-2029	14156		14156	14156		14156		14156	14156		14156		14156	14156				Përgatitja dhe zhbatimi i planit me detyruesin të sigurtë rrugor të hartimit dhe mirëmbajtjes së infrastrukturës rrugore sipas BE-së	Raportimi i AKRSH-së		
	Përmirësimi i cilësisë/ndërtimit të sigurtë të infrastrukturës rrugore	Po/ jo/ pjesërisht	MHE	Jo	Pjesërisht	Po		Raportimi i MHE-s			2.1.6 Monitorimi i performancës së sigurtë rrugore (8 pikëto që TQ)	AKRSH	IT	2027-2029	0	0	0				0	0	0				0	0	0			Indikator i mirëmbajtjes së rrugëve	Raportimi i AKRSH-së		
											2.1.7 Cilësimi dhe regullimi i vendit për kontraktin e mirëmbajtjes së rrugëve dhe të rrugëve të reja dhe të riparimeve (kontrakti i shërbimit të sigurtë rrugor kombëtar)	AKRSH	MPB/PR, TQ, TQ-s	2027-2029	7500		7500	7500		7500		7500	7500		7500		7500	7500				4 vendit të sigurtë për kontraktin e mirëmbajtjes së rrugëve dhe të riparimeve (kontrakti i shërbimit të sigurtë rrugor kombëtar)	Raportimi i AKRSH-së		

Komponenti 3: Siguria e automjeteve

Viti 2026 – Numri 161

Komponenti 4: Përdorues më të sigurt të rrugës

Numri i Masës dhe Detajet	Treguesi i rezultatit të masës (RM)	Treguesi (qyrtia)	Përgjegjësi	Viti bazë	Vitet e zgjedhura të RM-së				Burimi i verifikimit, fletësuesia dhe raportimi		Numri dhe detajet e aktivitetit	Përgjegjës	Mbledhësi i VET-it i fillimit dhe i mbarimit	Viti i fillimit dhe i mbarimit	Financimi i parashikuar 2027 (në 000/ALL)						Financimi i parashikuar 2028 (në 000/ALL)						Financimi i parashikuar 2029 (në 000/ALL)						Treguesi i Produktivitetit të Aktivitetit	Burimi i verifikimit dhe raportimi	Shënime
				2026	2027	2028	2029	OpEx							CAPE x	Totali	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorit Banka Botërore	Hedenda financiare	OpEx	CAPE x	Totali	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorit	Hedenda financiare	OpEx	CAPE x	Totali	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorit	Hedenda financiare				
4.1 Përmirësimi në sistemin e rikrahimit për sigurinë rrugore	Integrimi sistematik i një karruqe të rikrahimit/përmasës së sigurisë rrugore në shkollë	Po/Jo/ Përcaktohet	MA	Jo	Përcaktohet	Po	Po	Raportimi i MAS-it		4.1.1 Rikrahimi dhe përmirësimi i karruqeve të sigurisë rrugore në kopsht, dhe chetimi i karruqeve të përmirësuar në shkollë fillore dhe të mesme	MA	MPR, DPSITRR, ASCAP, CRQ	2027-2028	0	0	0				0	0	0									Karruqet, identifikim për firmat dhe materialet për mbështetjen e përmirësuar	Raportimi i MAS-it			
4.2 Përmirësimi dhe intensifikimi i fushatave parandaluese të ndërgjegjësimi										4.2.1 Zhvillimi i materialeve për komunikimin, raportimin dhe reklamimin e sigurisë rrugore në media	DPSITRR	MPR/PB	2027	1000		1000	1000														Materiali për përgatitjen	Raportimi i DPSITRR-it			
	Jashtë shkollës fushatë ndërgjegjësimi për promonimin e ofrimit të përgjigjeve dhe të sigurisë në trafik	Po/Jo/ Përcaktohet	MH	Jo	Përcaktohet	Po	Po	Raportimi i DPSITRR-it		4.2.2 Zhvillimi i fushatave publike të ndërgjegjësimi dhe edukimi që adresojnë faktori kryesorë që kontribuojnë në shkaktonet rrugore me fatalitete dhe dëmtim, siç janë shpejtësia e lartë, dëmtimi në gjendje të dëmtuar, lodhja, mos-përdorimi i pajisjeve të sigurisë dhe përdorimi i telefonave celularë gjatë dëmtimit ose kalimit të rrugës, me vëmendje të veçantë ndaj përdorimit të rrugës me vulnerabilitet (PRB).	DPSITRR / MPR/PB	MH, MA	2027-2029	7000		7000	7000				5000		5000	5000				5000		5000	5000		Fushatë e ndërgjegjësimi për shpejtësinë	Raportimi i DPSITRR-it	
4.3 Përmirësimi i sistemit të shprehjes së ligjit	Aktiviteti e shprehjes së ligjit të përcaktet rrugore	Po/Jo/ Përcaktohet	MPR	Jo	Përcaktohet	Po	Po	Raportimi i MPR-it		4.3.1 Kërkesa e një analize të kapacitetit të Policisë Rrugore lidhur me numrin e efektivitetit dhe shpejtësinë e tyre në zonat me rrezik të lartë në të gjitha nivelet dhe nivelin	MPR/PB	Aktiviteti e Shprehjes	2027	0	0	0															Numri i personelit të nevojshëm për dëmtim e përdorimit të Strategjisë e Shprehjes	Raportimi i MPR-it / PB-it			

[illegible]

Numri i Masës dhe Detajet	Treguesi i rezultantit të masës (MoS)	Treguesi (njësia)	Përkryqja	Viti bazë				Vitet e shtesë të RM-së				Barimi i verifikimit, funksione dhe raportimi	Numri dhe detajet e aktivitetit	Përkryqja	Mbledhësitë viti i fillimit dhe i mbarimit	Financimi i parashikuar 2027 (në 000/ALL)					Financimi i parashikuar 2028 (në 000/ALL)					Financimi i parashikuar 2029 (në 000/ALL)					Treguesi i Produktit të Aktivitetit	Barimi i verifikimit, funksione dhe raportimi	Shënime			
				2026	2027	2028	2029	2026	2027	2028	2029					OpEx	CaPe	Total	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorë Bankë Botërore	Hedhëra financiare	OpEx	CaPe	Total	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorë	Hedhëra financiare	OpEx	CaPe	Total				Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorë	Hedhëra financiare
5.1 Përmirësimi dhe standardizimi i komunikimit midis ndihmësve të parë pas një aksidenti	Procedura të standardizuara dhe të integruara të mbledhjes dhe shikimit të shënimeve të dëbuesve midis qendrës 112 dhe 127	Pu/Jo/ Pjesërisht	MPB (Përkryqja e Shërbimit)/MS/IMS	Jo	Jo	Pjesërisht	Po	Reportimi i MPB-së / MS/IMS-së		5.1.1 Përmirësimi dhe vendosja e standardizimit të dy qendrave koordinuese 112 dhe 127 nësi procedurat në mënyrë me mbledhjen fillestare të të dëbuesve (triadhin) me përkryqjen e procedurave (standardëve) të qarta për shikimin e të dëbuesve për të shpërndarë dyfishimin e mbledhjes së të dëbuesve (triadhin) midis dy shërbimeve.	MPB/MS/MS	Qendra 112/127	2027	0	0	0															Reportimi i MPB-së /MS/IMS S-së					
	Procedura përkryqje të optimizuara dhe të përcaktuara	Pu/Jo/ Pjesërisht	MS/IMS/MPB	Jo	Jo	Po	Po	Reportimi i MS/IMS-së /MPB-së /MS/IMS-së		5.1.2 Rikthimi i procedurave të tregimit të SHIME në rast aksidentesh	MS/IMS	Qendra e emergjencës 127	2027-2028		0				0											Procedura të SHIME u përmirësua	Reportimi i MS/IMS-së					

Total	Bucheti	Donatorē	Hendeku financiar
923948	112060	748988	62000



UDHËZIM

Nr. 4, datë 29.6.2026

PËR KOMUNITETET E ENERGJISË
SË RINOVUESHME

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë; të nenit 21, pika 6, të ligjit nr. 24/2023, “Për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme”,

UDHËZOJ:

I. DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

1. Ky udhëzim ka si qëllim të përcaktojë:

- a) format ligjore të krijimit të komuniteteve të energjisë së rinovueshme;
- b) kushtet e pjesëmarrjes së hapur dhe vullnetare në komunitetet e energjisë së rinovueshme;
- c) masat për lehtësimin e aksesit në financim, informacion dhe mbështetje rregullatore për këto komunitete;
- ç) masat për nxitjen, zhvillimin dhe mbështetjen e komuniteteve të energjisë së rinovueshme nga autoritetet publike kompetente;
- d) çështje të tjera të nevojshme për zbatimin dhe funksionimin e komuniteteve të energjisë së rinovueshme.

2. Ky udhëzim zbatohet për:

- a) të gjitha format e energjisë së rinovueshme dhe sektorët që mbulohen nga ligji për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme, duke përfshirë konsumin e energjisë së rinovueshme në sektorët e energjisë elektrike, ngrohjes dhe ftohjes, dhe transportit;
- b) subjektet juridike dhe fizike që krijojnë ose që marrin pjesë në komunitete të energjisë së rinovueshme;
- c) komunitetet e energjisë së rinovueshme, si entitete të organizuara sipas legjislacionit në fuqi;
- ç) operatorët e rrjetit të transmetimit dhe shpërndarjes, referuar detyrimeve për akses, lidhje dhe bashkëpunim me komunitet e energjisë;
- d) autoritetet publike me kompetenca në fushën e energjisë.

3. Për qëllime të këtij udhëzimi termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

- a) “**Komunitet i energjisë së rinovueshme**” (KER) nënkupton një entitet juridik:

i. i cili, në përputhje me legjislacionin kombëtar në fuqi, bazohet në pjesëmarrjen e hapur dhe vullnetare, është i pavarur dhe kontrollohet efektivisht nga aksionarët ose anëtarët që ndodhen në afërsi të projekteve të energjisë së rinovueshme, të cilat janë në pronësi dhe janë zhvilluar nga ai entitet juridik;

ii. në të cilin aksionarët ose anëtarët janë persona, ndërmarrje të vogla ose të mesme, autoritete lokale, duke përfshirë bashkitë;

iii. qëllimi kryesor i të cilit është të sigurojë përfitime mjedisore, ekonomike ose sociale për aksionarët, anëtarët e tij ose për zonat lokale ku operon, në vend të fitimeve financiare;

b) “**Anëtar**” është çdo individ, person fizik ose juridik, ose bashki që ka nënshkruar marrëveshjen e anëtarësimit;

c) “**Marrëveshje e anëtarësimit**” është marrëveshje e lidhur mbi bazën e marrëveshjes tip që rregullon të drejtat e detyrimet e anëtarëve në komunitetin e energjisë së rinovueshme, e hartuar nga ERE;

ç) “**Ndarje e energjisë**” është transferimi i energjisë së rinovueshme brenda një komuniteti të energjisë së rinovueshme, që prodhohet nga njësitë prodhuese në pronësi të atij komuniteti të energjisë së rinovueshme;

d) “**Klient në nevojë**” është një klient familjar i identifikuar në përputhje me legjislacionin në fuqi për mbrojtjen e konsumatorëve në nevojë të energjisë elektrike dhe varfërinë energjetike, duke marrë parasysh, ndër të tjera, nivelin e të ardhurave, raportin e shpenzimeve të energjisë ndaj të ardhurave të disponueshme të familjes, efikasitetin energjetik të banesës, moshën, gjendjen shëndetësore, varësinë nga pajisjet mjekësore që funksionojnë me energji elektrike, aftësinë e kufizuar ose kritere të tjera socio-ekonomike të përcaktuara nga legjislacioni kombëtar;

dh) “**Familje me të ardhura të ulëta**” është një familje, të ardhurat e disponueshme të së cilës janë nën pragun e përcaktuar nga legjislacioni kombëtar në fuqi për identifikimin e familjeve që përfitojnë masa të mbrojtjes sociale, masa për trajtimin e varfërisë energjetike ose skema të tjera mbështetjeje të bazuara në të ardhura.

4. Rregullat dhe procedurat e detajuara që zbatohen për komunitetet e energjisë së rinovueshme që operojnë në të gjitha format e energjisë së rinovueshme dhe sektorët e përcaktuar



në pikën 2, përveç sektorit të energjisë elektrike, miratohen me akt të veçantë nga ministria.

II. FORMAT LIGJORE TË KRIJIMIT

1. Komunitetet e energjisë së rinovueshme krijohen në një nga format juridike të parashikuar nga legjislacioni shqiptar, si më poshtë:

a) në çdo formë juridike të njohur nga legjislacioni shqiptar, duke përfshirë, por pa u kufizuar në, korporatat, shoqëritë e bashkëpunimit, shoqëritë me përgjegjësi të kufizuara, shoqëritë aksionare ose persona të tjerë juridikë;

b) organizatë jofitimprurëse sipas legjislacionit për organizatat jofitimprurëse në Republikën e Shqipërisë.

2. Zgjedhja e formës ligjore është e lirë.

3. Pavarësisht nga forma juridike e zgjedhur, statuti ose akti i themelimit të komunitetit të energjisë së rinovueshme duhet të sigurojë, që:

a) qëllimi i tij parësor është të ofrojë përfitime mjedisore, ekonomike ose sociale për komunitetin, për anëtarët, aksionarët e tij ose për zonat ku ushtron veprimtarinë, në vend të fitimeve financiare;

b) pjesëmarrja është e hapur dhe vullnetare, ndërsa kushtet për pranimin, tërheqjen dhe anëtarësimin janë objektive, transparente dhe jodiskriminuese;

c) kontrolli efektiv ushtrohet ekskluzivisht nga anëtarët ose aksionarët që plotësojnë kërkesat e afërsisë të përcaktuara në këtë udhëzim;

d) komuniteti i energjisë së rinovueshme mbetet autonom dhe nuk kontrollohet, drejtpërdrejt ose tërthorazi, nga persona ose subjekte që nuk plotësojnë kërkesat e zbatueshme për komunitetet e energjisë së rinovueshme;

e) çdo transferim i aksioneve, kuotave, të drejtave të votës ose interesave të tjerë të pronësisë nuk duhet të çojë në humbjen e përputhshmërisë me kërkesat e zbatueshme për komunitetet e energjisë së rinovueshme.

4. Një subjekt juridik privat mund të jetë anëtar i një komuniteti të energjisë së rinovueshme, me kusht që pjesëmarrja e tij në komunitetin e energjisë së rinovueshme të mos përfaqësojë veprimtarinë e tij kryesore tregtare ose profesionale dhe të mos cenojë autonominë, kontrollin efektiv ose qëllimin e komunitetit të energjisë së rinovueshme për të sjellë përfitime për komunitetin.

5. Komunitetet e energjisë së rinovueshme njoftojnë ERE-n për çdo ndryshim në statutet e tyre, strukturën e aksionarëve, strukturën e

anëtarësimit ose mekanizmat e qeverisjes, i cili mund të ndikojë në përmbushjen e kërkesave të zbatueshme për komunitetet e energjisë së rinovueshme.

6. Çdo klient fundor ka të drejtë të bëhet anëtar i komunitetit të energjisë së rinovueshme dhe të ruajë statusin e klientit fundor, si dhe statusin e klientit aktiv, me të drejtat dhe detyrimet që rrjedhin në përputhje me këtë ligj dhe legjislacionin tjetër përkatës. Klienti fundor nuk do t'u nënshtrohet kushteve ose procedurave të pajustificuara ose diskriminuese që pengojnë pjesëmarrjen e tij në një komunitet të energjisë së rinovueshme, me kusht që, për subjektet juridik private, pjesëmarrja e tyre të mos jetë veprimtaria e tyre kryesore tregtare ose profesionale.

7. Një komunitet i energjisë së rinovueshme ka të drejtë, të:

a) prodhojë, konsumojë, depozitojë, ndajë, shesë energji të rinovueshme dhe ofrojë agregim, duke përfshirë edhe marrëveshjet e shitblerjes së energjisë;

b) ketë akses në të gjitha tregjet e përshtatshme të energjisë, drejtpërdrejt ose përmes agregimit, në mënyrë jodiskriminuese, në lidhje me aktivitetet, të drejtat dhe detyrimet e tyre si klientë fundorë, prodhues, furnizues, operatorë të sistemit të shpërndarjes ose si pjesëmarrës të tjerë të tregut.

8. Çdo komunitet i energjisë së rinovueshme do t'i mundësojë dhe do të stimulojë familjet me të ardhura të ulëta ose në nevojë të bëhen anëtare.

9. Komunitetet e Energjisë së Rinovueshme janë të detyruara të investojnë 75% të fitimeve të tyre vjetore në veprimtari që mbështesin përmbushjen e qëllimit të tyre parësor, duke përfshirë zhvillimin e projekteve të energjisë së rinovueshme, depozitim të energjisë, ndarjen e energjisë, masat për eficientësinë e energjisë, përmirësimet e eficientësisë energjetike në ndërtesa, si dhe iniciativa të tjera me përfitime mjedisore, ekonomike ose sociale për komunitetin, që u sjellin vlerë anëtarëve, aksionarëve të tyre ose zonave ku ato ushtrojnë veprimtarinë.

10. Komuniteti i Energjisë së Rinovueshme, në çdo rast, është i detyruar të respektojë rregullat e tregut, kodet e rrjetit të miratuara nga ERE, si dhe kushtet e operimit të tij sipas këtij udhëzimi.

11. Komuniteti i Energjisë së Rinovueshme regjistrohet në regjistrin e komuniteteve të energjisë së rinovueshme, i cili administrohet dhe publikohet nga ERE në faqen e saj zyrtare të internetit.



12. Komuniteti i Energjisë së Rinovueshme paraqet një kërkesë për regjistrim në ERE, e cila shoqërohet me dokumentacion, si vijon:

- a) statutin e shoqërisë dhe aktin e themelimit;
- b) marrëveshjen me operatorin e sistemit për përdorimin e rrjetit;
- c) përshkrimin e aktivitetit, përfshirë dhe pa u limituar në format dhe mënyrat e prodhimit, konsumit, depozitimit, ndarjes, shitjes së energjisë së rinovueshme dhe ofrimit të agregimit;
- ç) përshkrimin e centralit prodhues dhe të pajisjeve dhe instalimeve të planifikuara;
- d) hartën e vendndodhjes së pajisjeve dhe instalimeve të planifikuara;
- dh) komunitetet e energjisë së rinovueshme me kapacitet të instaluar mbi 100 kw duhet të paraqesin, gjithashtu, planin e biznesit me vlerësim teknik dhe financiar për pesë vitet e para;
- e) pagesën e regjistrimit, e cila miratohet nga ERE në përputhje me parimin e mospengimit të krijimit të komuniteteve të energjisë së rinovueshme;
- ë) datën e parashikuar të vënies në operim.

13. ERE shqyrton kërkesën në përputhje me rregullat e thjeshtuara për regjistrimin e komuniteteve të energjisë së rinovueshme dhe brenda 20 (njëzetë) ditëve pune, miraton ose refuzon në mënyrë të arsyetuar kërkesën.

14. Në rast se dokumentacioni është i paplotë, ERE kërkon plotësimin e tij brenda një afati të arsyeshëm, i cili nuk tejkalon 10 (dhjetë) ditë pune.

15. Në rast të miratimit të kërkesës, ERE brenda 3 (tre) ditësh pune regjistron KER-in në regjistrin e saj.

16. Komuniteti i energjisë së rinovueshme i fillon operimin vetëm pas regjistrimit në Regjistrin e Komuniteteve të Energjisë.

17. ERE ka të drejtë të pezullojë një komunitet të energjisë së rinovueshme nga Regjistri i Komuniteteve të Energjisë së Rinovueshme, në rast se konstatohet se:

- a) nuk përmbush më kushtet ligjore për funksionimin si komunitet i energjisë së rinovueshme;
- b) shkel rregullat e tregut të energjisë elektrike ose kodet e rrjetit;
- c) nuk përmbush detyrimet e raportimit ndaj ERE-s;
- ç) paraqet të dhëna të pasakta, të paplota ose mashtruese;

d) ushtron veprimtari në kundërshtim me legjislacionin në fuqi në fushën e energjisë.

18. Në çdo rast, një Komuniteti i energjisë së rinovueshme mund të kërkojë çregjistrimin nga regjistri i ERE-s, kjo e fundit brenda 3 (tre) ditësh pune merr masa për heqjen nga regjistri.

III. KUSHTET E PJESËMARRJES NË KOMUNITETET E ENERGJISË SË RINOVUESHME

1. Anëtarësimi në çdo Komunitet të energjisë së rinovueshme duhet të jetë i hapur, vullnetar dhe i aksesueshëm për të gjithë konsumatorët, përfshirë konsumatorët nga familje me të ardhura të ulëta ose familje në nevojë. Asnjë kufizim arbitrar i anëtarësimit nuk lejohet.

2. Çdo anëtar ka të drejtë të tërhiqet me njoftim paraprak prej 30 (tridhjetë) ditësh, pa penalitete, me kusht shlyerjen e plotë të detyrimeve financiare të lindura gjatë periudhës së anëtarësimit.

3. Anëtarët e Komunitetit të energjisë së rinovueshme ruajnë të gjitha të drejtat e tyre si klientë fundorë ndaj furnizuesit të energjisë elektrike.

4. Çdo anëtar nënshkruan marrëveshjen e anëtarësimit, bazuar në marrëveshjen tip të hartuar nga ERE, e cila përmban të paktën:

- a) të drejtat dhe detyrimet e anëtarëve;
- b) format dhe mënyrat e prodhimit, konsumit, depozitimit, ndarjes, shitjes së energjisë së rinovueshme dhe ofrimit të agregimit në përputhje me ligjin “Për sektorin e energjisë elektrike”, duke përfshirë edhe marrëveshjet e shitblerjes së energjisë;
- c) kushtet dhe procedurat e tërheqjes nga komuniteti;
- ç) kushte të tjera në përputhje me legjislacionin në fuqi, aktet rregullatore dhe aktet e tjera të KER-it.

5. Në kuadër të përkufizimit të përcaktuar në kreun I, pika 3, shkronja “a”, të këtij udhëzimi, aksionarët ose anëtarët do të konsiderohen se ndodhen në afërsi të një projekti të energjisë së rinovueshme kur ata ndodhen në të njëjtën bashki me projektin e energjisë së rinovueshme dhe janë të lidhur me rrjetin e shpërndarjes nëpërmjet të njëjtit nënstacion të shpërndarjes ose nëpërmjet një konfigurimi të ngjashëm të rrjetit të shpërndarjes të përcaktuar nga Operatori i Sistemit të Shpërndarjes për t’i shërbyer të njëjtës zonë. Në raste të jashtëzakonshme, ERE mund të njohë bashki fqinje



ose zona furnizimi fqinje, kur karakteri lokal i Komunitetit të Energjisë së Rinovueshme ruhet.

IV. ORGANIZIMI, KONTROLLI DHE MBËSHTETJA

1. Komuniteti i energjisë së rinovueshme organizohet si person juridik dhe ushtron veprimtarinë e tij në mënyrë autonome, në përputhje me aktin themelues dhe statutin e tij. Komuniteti i Energjisë së Rinovueshme ka organe drejtuese dhe struktura përgjegjëse, për:

a) drejtimin dhe administrimin e veprimtarisë së tij;

b) menaxhimin teknik të instalimeve dhe pajisjeve;

c) menaxhimin financiar dhe raportimin.

2. Vendimet e Komunitetit të energjisë së rinovueshme merren në përputhje me aktet statutore, bazuar në parimin “një anëtar, një votë”.

3. Komuniteti i energjisë së rinovueshme ushtron veprimtarinë në përputhje me legjislacionin në fuqi, përfshirë atë fiskal dhe të kontabilitetit, si dhe mban dokumentacionin përkatës sipas kërkesave ligjore.

4. Komuniteti i energjisë së rinovueshme i raporton ERE-s, brenda datës 31 janar të çdo viti, mbi:

a) sasinë e energjisë së prodhuar, depozituar, ndarë, ofruar agregatorit, konsumuar dhe shitur gjatë vitit paraardhës;

b) numrin e anëtarëve aktivë;

c) gjendjen financiare;

ç) planin e investimeve për vitin, ku të jetë parashikuar pjesa e fitimit vjetor, e cila do të destinohet për qëllime të rritjes së vetëprodhimit, eficiencës së energjisë dhe eficiencës së energjisë në ndërtesa, me qëllim arritjen e standardit të konsumit net zero të energjisë elektrike ose energjisë së marrë nga rrjeti energjetik;

d) kushtet, formën dhe mënyrën e promovimit të anëtarësimit të familjeve me të ardhura të ulëta dhe klientëve në nevojë në Komunitetet e Energjisë së Rinovueshme;

dh) koordinimin me institucionet të cilat ushtrojnë veprimtari sipas legjislacionit për eficiencën e energjisë dhe performancën energjetike në ndërtesa.

5. ERE publikon këto të dhëna në mënyrë të agreguar në raportin e saj vjetor dhe në faqen zyrtare të internetit.

6. Ministria përgjegjëse për energjinë, në bashkëpunim me institucionet përkatëse, krijon dhe

zbaton masa për të lehtësuar aksesin e komuniteteve të energjisë së rinovueshme në burime financiare, në mënyrë të drejtë, transparente dhe jodiskriminuese, të cilat përfshijnë, ndër të tjera:

a) lehtësimin e aksesit në skemat kombëtare dhe ndërkombëtare të financimit, përfshirë programet e Bashkimit Evropian dhe institucionet financiare ndërkombëtare;

b) promovimin e instrumenteve financiarë të përshtatshëm për komunitetet e energjisë së rinovueshme;

c) Në hartimin dhe zbatimin e skemave mbështetëse, programeve dhe masave që nxisin energjinë nga burimet e rinovueshme, autoritetet kompetente duhet të marrin parasysh karakteristikat specifike të komuniteteve të energjisë së rinovueshme, me qëllim lehtësimin e pjesëmarrjes së tyre në kushte të barabarta me pjesëmarrësit e tjerë të tregut. Për këtë qëllim, autoritetet kompetente mund të marrin në konsideratë masa proporcionale që synojnë trajtimin e pengesave administrative, teknike, financiare dhe organizative që mund të ndikojnë në mënyrë joproporcionale komunitetet e energjisë së rinovueshme, duke garantuar njëkohësisht transparencën, objektivitetin, mosdiskriminimin dhe pajtueshmërinë me rregullat në fuqi për ndihmën shtetërore.

7. Ministria përgjegjëse për energjinë siguron akses në informacion të plotë dhe të përditësuar për komunitetet e energjisë së rinovueshme, përfshirë:

a) udhëzime dhe materiale informuese;

b) modele dokumentesh dhe praktikash standarde;

c) informacion mbi mundësitë e financimit dhe mbështetjes.

8. Informacioni i referuar në pikën 7 të këtij kreu, publikohet dhe përditësohet rregullisht në faqen zyrtare të ministrisë përgjegjëse për energjinë.

9. Ministria përgjegjëse për energjinë ofron trajnime dhe asistencë teknike për autoritetet publike vendore dhe qendrore, që dëshirojnë të mbështesin ose të marrin pjesë drejtpërdrejtë në komunitete të energjisë së rinovueshme.

10. Bashkitë mund të bëhen anëtarë të komuniteteve të energjisë së rinovueshme vetëm brenda territorit të tyre administrativ.

V. ÇËSHTJE TË TJERA

1. Komunitetet e energjisë së rinovueshme janë subjekt i tarifave të rrjetit në mënyrë drejtë, proporcionale dhe të bazuara në kostot reale, të



miratuara nga ERE, si dhe tarifave, detyrimeve dhe taksave përkatëse, duke garantuar që ato të kontribuojnë, në mënyrë të përshtatshme, të drejtë dhe të balancuar, në ndarjen e kostove të përgjithshme të sistemit, në përputhje me një analizë transparente kosto-përfitim të burimeve të shpërndara të energjisë, të përgatitur nga ERE.

2. Operatori i rrjetit është i detyruar të trajtojë kërkesat e komuniteteve të energjisë së rinovueshme për lidhje në rrjet pa diskriminim dhe brenda afateve të parashikuara në rregulloren për lidhjet e reja. Projektet demonstruese të komuniteteve të energjisë së rinovueshme me kapacitet të instaluar më të vogël se 10,8 kw përfitojnë nga procedura të lehtësuara për lidhjen me rrjetin, nëpërmjet paraqitjes së një njoftimi për lidhjen me rrjetin pranë Operatorit të Sistemit të Shpërndarjes.

3. Operatori i rrjetit bashkëpunon me komunitetet e energjisë së rinovueshme në lehtësimin e transferimeve të energjisë brenda komuniteteve të energjisë së rinovueshme, duke përfshirë sigurimin e rregullimeve teknike dhe operacionale të nevojshme për zbatimin e mekanizmave të zbatueshëm të shpërndarjes së energjisë.

4. Mosmarrëveshjet ndërmjet komuniteteve të energjisë së rinovueshme dhe operatorit të rrjetit zgjidhen nga ERE, në përputhje me përcaktimet e rregullores përkatëse për trajtimin e ankesave nga klientët dhe zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërmjet të licencuarve në sektorin e energjisë elektrike.

5. Komunitet e energjisë së rinovueshme trajtojnë të dhënat personale sipas legjislacionit në fuqi për mbrojtjen e të dhënave personale.

VI. DISPOZITA TË FUNDIT

1. Krijimi dhe administrimi i regjistrimit të komuniteteve të energjisë së rinovueshme nga ERE, realizohet brenda 3 (tri) muajve nga hyrja në fuqi e këtij udhëzimi.

2. Rregullat për regjistrimin dhe pezullimin e komuniteteve të energjisë së rinovueshme, përfshirë pagesën e regjistrimit miratohen nga ERE brenda 3 (tri) muajve nga hyrja në fuqi e këtij udhëzimi.

3. Metodologjia teknike dhe financiare e ndarjes së energjisë brenda komuniteteve të energjisë së rinovueshme, format dhe mënyrat e ndërveprimit me operatorët e rrjetit, dhe tarifatat e regjimit të rrjetit, si dhe kufizimet përkatëse, me përjashtim të çështjeve fiskale, miratohen nga ERE, brenda 6 (gjashtë) muajve nga hyrja në fuqi e këtij udhëzimi.

4. Ministria, në bashkëpunim me ERE, brenda 1 (një) viti nga hyrja në fuqi e këtij udhëzimi, kryen një vlerësim të pengesave kryesore dhe zhvillimin e komuniteteve të energjisë së rinovueshme në territoret e tyre.

5. Aktet rregullatore të përcaktuara në pikat 1, 2, 3 dhe 4 të këtij kreu, duhet të marrin në konsideratë praktikën më të mirë të vendeve anëtare të Bashkimit Evropian dhe udhëzimet e Komisionit Evropian.

6. Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Enea Karakaçi

UDHËZIM I PËRBASHKËT

Nr. 4, datë 21.7.2026

PËR DISA NDRYSHIME NË UDHËZIMIN NR. 2, DATË 15.11.2023, “PËR NIVELIN KUFIT TË ZHURMËS PËR NJË MJEDIS TË DHËNË DHE PËR FUSHËN E VEPRIMTARIVE EKONOMIKE-SHOQËRORE”

Në mbështetje të pikës 4, të nenit 102 të Kushtetutës dhe në zbatim të pikës 2, të nenit 2 dhe nenit 29, të ligjit nr. 9774, datë 12.7.2007, “Për vlerësimin dhe administrimin e zhurmës në mjedis” i ndryshuar, ministri i Mjedisit, ministri i Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale dhe ministri i Punëve të Brendshme,

UDHËZOJNË:

Në udhëzimin e përbashkët nr. 2, datë 15.11.2023, bëhen këto shtesa dhe ndryshime:

1. Pas pikës 3, shtohet pika 3/1 me këtë përmbajtje:

“3/1. Përjashtimisht gjatë sezonin turistik, subjektet që ushtrojnë veprimtari ekonomike apo sociale, të cilat lëshojnë zhurmë, si: lokale, bare, restorante, diskoteka, klube nate dhe veprimtari të tjera të ngjashme, të cilat përdorin muzikë të amplifikuar ose pajisje elektroakustike, marrin masa që:

a) prej orës 11:00 deri në orën 20:00, niveli i zhurmës i shkaktuar nga veprimtaria e tyre, i matur në mjedise publike të mos kalojë vlerën LAeq, 15



min prej 65dB(A), në çdo interval matje prej 15 minutash;

b) prej orës 20:00 deri në orën 24:00, niveli i zhurmës i shkaktuar nga veprimtaria e tyre, i matur në mjedise publike të mos kalojë vlerën LAeq, 15 min prej 45dB(A), në çdo interval matje prej 15 minutash.

Niveli specifik i zhurmës përcaktohet duke marrë në konsideratë zhurmën reziduale të mjedisit dhe sipas standardeve në fuqi për matjen dhe vlerësimin e zhurmës mjedisore.”.

2. Në shkronjën “a”, të pikës 6, togfjalëshi “prej 85 LAeq (dBA) dhe/ose 110 dB LAmaz Fast (dB) në këto mjedise” zëvendësohet me togfjalëshin “ të përcaktuar në pikat 10 dhe 10/1 të aneksin 1, bashkëlidhur këtij udhëzimi”.

3. Në aneksin 1, bëhen këto shtesa:

a) Pas pikës 10 shtohet pika 10/1 me këtë përmbajtje:

10/1	Mjedise publike, të jashtme të prekura nga muzika e amplifikuar e veprimtarive të parashikuara në pikën 3/1 të udhëzimit	Cenim i qetësisë (apo prishje e qetësisë) dhe shqetësim i komunitetit gjatë mbrëmjes.	65	15 minuta gjatë periudhës 11:00–20:00	--
			45	15 minuta gjatë periudhës 20:00–24:00	--

b) Tek shpjegimet shtohen:

LAeq,15 min = niveli ekuivalent i vazhdueshëm i presionit akustik, i ponderuar sipas shkallës A, i përcaktuar për një interval matjeje prej 15 minutash;

Zhurmë specifike = përbërësi i zhurmës së ambientit që i atribuohet veprimtarisë ose burimit që kontrollohet;

Zhurmë reziduale = zhurma që mbetet në mjedisin e matjes kur burimi specifik që kontrollohet nuk është në funksionim.

Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I SHËNDETËSISË DHE
MIRËQENIES SOCIALE
Evis Sala

MINISTËR I MJEDISIT
Sofjan Jaupaj

MINISTËR I PUNËVE TË BRENDSHME
Besfort Lamallari

URDHËR

Nr. 146, datë 30.6.2026

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR LLOGARITJEN, PUBLIKIMIN DHE FORMATIN E PËRZIERJES SË MBETUR DHE TË STRUKTURËS SË BURIMEVE TË ENERGJISË ELEKTRIKE TË FURNIZUAR KLIENTËVE FUNDORË

Në mbështetje të pikës 4, të nenit 102, të Kushtetutës; të nenit 22, pika 2, të ligjit nr. 24/2023, “Për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Për llogaritjen, publikimin dhe formatin e përzierjes së mbetur dhe të strukturës së burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohet Enti Rregullator i Energjisë, Operatori i Sistemit të Transmetimit dhe Operatori i Sistemit të Shpërndarjes për zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Enea Karakaçi

RREGULLORE PËR LLOGARITJEN, PUBLIKIMIN DHE FORMATIN E PËRZIERJES SË MBETUR DHE TË STRUKTURËS SË BURIMEVE TË ENERGJISË ELEKTRIKE TË FURNIZUAR KLIENTËVE FUNDORË

Neni 1
Objekti

1. Kjo rregullore përcakton rregullat për llogaritjen, raportimin dhe publikimin e përzierjes së mbetur përfundimtare dhe të strukturës së burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë.

2. Në këtë rregullore përcaktohen, gjithashtu:



a) detyrimet e pjesëmarrësve në procesin e raportimit të të dhënave të nevojshme për llogaritjen e përzierjes së mbetur përfundimtare;

b) detyrimet e furnizuesve për llogaritjen dhe publikimin e strukturës së burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë;

c) detyrimet e Entit Rregullator të Energjisë për llogaritjen, miratimin dhe publikimin e përzierjes së mbetur përfundimtare;

ç) formatin dhe afatet e raportimit dhe publikimit të informacionit.

3. Llogaritja e përzierjes së mbetur përfundimtare dhe e strukturës së burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë kryhet në përputhje me metodologjinë që i bashkëlidhet kësaj rregulloreje si shtojca 1 dhe është pjesë përbërëse e saj.

Neni 2

Përkufizime

1. Termat e përdorur në këtë rregullore kanë kuptimin e përcaktuar në ligjin nr. 59/2016, “Për sektorin e energjisë elektrike” dhe ligjin nr. 24/2023, “Për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme” (në vazhdim, ligji).

2. Në këtë rregullore përdoren, gjithashtu, termat, të cilat kanë kuptimin e mëposhtëm:

a) “**Atribut**” është karakteristika e energjisë elektrike që identifikon burimin nga i cili është prodhuar ajo energji;

b) “**Garanci Origjine e anuluar (Cancelled Guarantee of Origin – CGO)**” është garancia e origjinës që është anuluar për qëllime të deklarimit të origjinës së energjisë elektrike ndaj klientëve fundorë;

c) “**Përzierja e Mbetur Kombëtare Paraprake (Preliminary Domestic Residual Mix – PDRM)**” është përzierja e energjisë elektrike e llogaritur përpara marrjes në konsideratë të shkëmbimeve ndërkufitare të energjisë elektrike;

ç) “**Përzierja e Mbetur Kombëtare (Domestic Residual Mix – DRM)**” është përzierja e energjisë elektrike e llogaritur sipas metodologjisë, pas marrjes në konsideratë të prodhimit vendas, importeve, eksporteve dhe attributeve të energjisë;

d) “**Përzierja Evropiane e Attributeve (European Attribute Mix – EAM)**” është përzierja e attributeve e krijuar nga kontributet e vendeve që rezultojnë me suficit attributesh, sipas metodologjisë;

dh) “**Përzierja e Mbetur Përfundimtare (Final Residual Mix – FRM)**” është përzierja e energjisë elektrike e llogaritur pas korrigjimit të Përzierjes së Mbetur Kombëtare me Përzierjen Evropiane të Attributeve, sipas metodologjisë;

e) “**Konsum i Pagjurmueshëm (Untracked Consumption – UC)**” është pjesa e konsumit të energjisë elektrike për të cilën nuk janë anuluar garanci origjine ose instrumente të tjera të njohura të gjurmimit të attributeve;

ë) “**Struktura e burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë (Supplier Mix – SM)**” është përbërja sipas burimeve të energjisë e energjisë elektrike të furnizuar nga një furnizues, e llogaritur në përputhje me këtë rregullore dhe metodologjinë;

f) “**Modeli tarifar**” është oferta e furnizuesit për klientin fundor, që lidhet me pjesën e burimeve të rinovueshme në energjinë elektrike të furnizuar. Modeli tarifar mund të jetë:

g) **pa strukturë të garantuar** – model me të cilin furnizuesi nuk angazhohet ndaj klientëve fundorë që të sigurojë një pjesë të caktuar ose pjesë, të të gjitha ose individuale, të burimeve të rinovueshme të energjisë në energjinë elektrike të furnizuar; dhe

i) **me strukturë të garantuar** – model me të cilin furnizuesi angazhohet të sigurojë për klientët fundorë një pjesë të caktuar ose pjesë, të të gjitha ose individuale, të burimeve të rinovueshme të energjisë në energjinë elektrike të furnizuar, në bazë të deklaratës për përdorimin e garancisë së origjinës;

gj) “**Suficit i attributeve**” është diferenca pozitive ndërmjet Përzierjes së Mbetur Kombëtare dhe Konsumit të Pagjurmueshëm;

h) “**Deficit i attributeve**” është diferenca pozitive ndërmjet Konsumit të Pagjurmueshëm dhe Përzierjes së Mbetur Kombëtare;

i) “**Kontribut në Përzierjen Evropiane të Attributeve**” është vëllimi i attributeve për secilin burim energjie që transferohet nga një vend me suficit attributesh në Përzierjen Evropiane të Attributeve.

Neni 3

Llogaritja e strukturës së burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë

1. Për çdo vit kalendarik paraardhës, furnizuesi llogarit strukturën e burimeve të energjisë elektrike të furnizuar:



a) për të gjithë klientët e tij fundorë;
b) për klientët fundorë që furnizohen sipas të njëjtit model tarifor.

2. Furnizuesi llogarit strukturën e burimeve të energjisë elektrike, të përcaktuar në pikën 1 të këtij neni, sipas parashikimeve të nenit 10, të shtojcës 1, bashkëlidhur kësaj rregulloreje.

3. Gjatë llogaritjes së strukturës së burimeve të energjisë elektrike, furnizuesi përdor të dhënat e publikuara nga Enti Rregullator i Energjisë në raportin vjetor të përzierjes së mbetur, sipas nenit 7 të kësaj rregulloreje.

Neni 4

Raporti i furnizuesit

1. Për çdo vit kalendarik paraardhës, furnizuesi përgatit raportin mbi strukturën e burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientit fundor, të llogaritur në përputhje me nenin 3 të kësaj rregulloreje. Raporti i dorëzohet klientit fundor si pjesë përbërëse e faturës së energjisë elektrike, ose së bashku me të, për faturën e muajit qershor të vitit pasardhës.

2. Klienti fundor që ka ndryshuar furnizues gjatë periudhës së raportimit ka të drejtë t'i kërkojë furnizuesit të mëparshëm raportin e përcaktuar, sipas pikës 1 të këtij neni.

3. Furnizuesi është i detyruar t'i dorëzojë klientit fundor raportin e kërkuar sipas pikës 2 të këtij neni.

4. Për klientët fundorë që kanë më shumë se një pikë matjeje për qëllime faturimi, furnizuesi përgatit një raport të veçantë për secilën pikë matjeje.

5. Kur furnizuesi dhe klienti fundor kanë lidhur më shumë se një kontratë furnizimi me energji elektrike për modele të ndryshme tarifore, por me të njëjtën strukturë të burimeve të energjisë elektrike, furnizuesi mund të përgatisë një raport të vetëm për këto modele tarifore.

6. Kur klienti fundor, gjatë periudhës së raportimit, ka ndryshuar modelin tarifor të furnizimit me energji elektrike pranë të njëjtit furnizues, furnizuesi përgatit dhe i dorëzon raport të veçantë për secilin model tarifor të përdorur.

Neni 5

Formati i raportit

1. Raporti i përcaktuar në pikën 1, të nenit 4, përmban të paktën informacionin e mëposhtëm:

a) të dhënat identifikuese të klientit fundor;
b) modelin tarifor të zbatueshëm për klientin fundor;

c) strukturën e burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientit fundor, të llogaritur në përputhje me këtë rregullore;

ç) të dhënat mbi konsumin e energjisë elektrike të klientit fundor, periudhën e furnizimit, pikën e matjes dhe kontratën ose kontratat e furnizimit për të cilat përgatitet raporti;

d) strukturën e burimeve të energjisë elektrike të furnizuar nga furnizuesi për të gjithë klientët e tij fundorë;

dh) adresën e faqes zyrtare të internetit të Entit Rregullator të Energjisë ku publikohet raporti vjetor i Përzierjes së Mbetur Përfundimtare, si dhe adresën e regjistrit të garancive të origjinës;

e) shpjegimet shoqëruese me rëndësi për kuptimin dhe interpretimin e përmbajtjes së raportit për klientin fundor.

2. Të dhënat e përcaktuara në shkronjat “c” dhe “d”, të pikës 1 të këtij neni, paraqiten në formë grafike ose diagrami, sipas kategorive të burimeve të energjisë të përcaktuara në metodologjinë që i bashkëlidhet kësaj rregulloreje.

3. Përpara dorëzimit të raportit të klientit fundor, furnizuesi publikon në faqen e tij zyrtare të internetit, për vitin kalendarik paraardhës:

a) strukturën e burimeve të energjisë elektrike të furnizuar për të gjithë klientët e tij fundorë;

b) strukturën e energjisë elektrike të mbuluar nga garancitë e origjinës të anuluar; dhe

c) adresën e faqes zyrtare të internetit të Entit Rregullator të Energjisë ku publikohet raporti vjetor i Përzierjes së Mbetur Përfundimtare, si dhe adresën e regjistrit të garancive të origjinës.

Neni 6

Llogaritja e përzierjes së mbetur përfundimtare

1. ERRE llogarit përzierjen e mbetur përfundimtare, në përputhje me metodologjinë për llogaritjen e përzierjes së mbetur dhe të strukturës së burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë, sipas shtojcës 1 bashkëlidhur, në bazë të të dhënave për:

a) prodhimin vendas të energjisë elektrike sipas burimeve të energjisë, në përputhje me përcaktimet



e pikës 1, të nenit 2 të metodologjisë bashkëlidhur kësaj rregulloreje;

b) konsumin vjetor të energjisë elektrike;

c) importet dhe eksportet fizike të energjisë elektrike;

ç) shkëmbimin e attributeve me Përzierjen Evropiane të Attributeve, në përputhje me metodologjinë;

d) garancitë e origjinës të anuluar dhe ato të skaduara; dhe

dh) çdo të dhënë tjetër të nevojshme.

2. Për qëllimet e llogaritjes të përcaktuar në pikën 1 të këtij neni, operatorët e sistemeve të transmetimit dhe shpërndarjes së energjisë elektrike, jo më vonë se data 1 mars, i dorëzojnë ERRE-s të dhënat e përcaktuara në shkronjat: “a”, “b”, “c”, “ç”, “d”, të pikës 1 të këtij neni, për vitin kalendarik paraardhës.

Neni 7

Raporti i Entit Rregullator të Energjisë

1. ERRE, brenda datës 20 qershor të çdo viti, miraton dhe publikon në faqen e tij të internetit raportin vjetor për përzierjen e mbetur përfundimtare të vitit kalendarik paraardhës.

2. Raporti i përcaktuar në pikën 1 të këtij neni, përmban:

a) të dhëna mbi prodhimin vendas, konsumin, importet dhe eksportet fizike të energjisë elektrike, sipas burimeve të energjisë;

b) të dhënat mbi garancitë e origjinës të lëshuara, të anuluar dhe të skaduara;

c) të dhënat mbi përzierjen e mbetur kombëtare, paraprake, përzierjen e mbetur kombëtare, konsumin e pagjurmueshëm, suficitin ose deficitin e attributeve, përzierjen evropiane të attributeve dhe përzierjen e mbetur përfundimtare, sipas metodologjisë së përcaktuar në shtojcën 1 bashkëlidhur kësaj rregulloreje; dhe

ç) strukturën sipas burimeve të energjisë së përzierjes të mbetur përfundimtare.

3. ERRE, gjatë përgatitjes së raportit të përcaktuar në pikën 1 të këtij neni, përdor kategoritë e burimeve të energjisë të përcaktuara në nenin 2 të metodologjisë për llogaritjen e përzierjes së mbetur dhe të strukturës së burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë.

4. Përzierja e mbetur përfundimtare e publikuar nga ERE, është e detyrueshme për t'u përdorur nga të gjithë furnizuesit gjatë llogaritjes së strukturës së burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë.

**SHTOJCA 1**

METODOLOGJIA PËR LLOGARITJEN E PËRZIERJES SË MBETUR DHE TË STRUKTURËS SË BURIMEVE TË ENERGJISË ELEKTRIKE TË FURNIZUAR KLIENTËVE FUNDORË**Neni 1
Objekti**

1. Kjo metodologji përcakton rregullat dhe mënyrën e llogaritjes së Përzierjes së Mbetur Kombëtare, Përzierjes Evropiane të Atributeve, Përzierjes së Mbetur Përfundimtare, si dhe të strukturës së burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë.
2. Kjo metodologji përcakton gjithashtu:
 - a) renditjen e burimeve të energjisë për qëllime të llogaritjeve;
 - b) mënyrën e llogaritjes së konsumit të pagjurmueshëm të energjisë elektrike;
 - c) mënyrën e përcaktimit të suficitit dhe deficitit të atributive;
 - ç) mënyrën e llogaritjes së kontributit në Përzierjen Evropiane të Atributeve;
 - d) mënyrën e përdorimit të Përzierjes së Mbetur Përfundimtare për përcaktimin e strukturës së burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë.

Neni 2**Renditja e burimeve të energjisë për qëllime të llogaritjeve**

1. Për qëllime të zbatimit të kësaj metodologjie, të gjitha llogaritjet që lidhen me atributet, Përzierjen e Mbetur Kombëtare (DRM), Përzierjen Evropiane të Atributeve (EAM), Përzierjen e Mbetur Përfundimtare (FRM) dhe strukturën e burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë kryhen duke përdorur të njëjtën renditje të burimeve të energjisë.
2. Vëllimet dhe pjesët relative të burimeve të energjisë në të gjitha formulat, matricat dhe llogaritjet matematikore paraqiten sipas renditjes së mëposhtme:
 - a) energjia diellore;
 - b) energjia e erës;



- c) energjia hidrike;
 - ç) energjia gjeotermale;
 - d) energjia nga biomasa;
 - dh) energjia nga burime të rinovueshme me burim të papërcaktuar;
 - e) energjia nga qymyri i gurit;
 - ë) energjia nga qymyri kafë dhe linjiti;
 - f) energjia nga gazi natyror;
 - g) energjia nga nafta dhe derivatet e naftës;
 - gj) energjia nga lëndë djegëse fosile me burim të papërcaktuar;
 - h) energjia bërthamore.
3. Renditja e përcaktuar në pikën 2 të këtij neni përdoret në mënyrë të pandryshueshme në të gjitha llogaritjet, formulat dhe paraqitjet matricore të kryera në zbatim të kësaj metodologjie.

Neni 3

Llogaritja e Përzierjes së Mbetur Kombëtare Paraprake

1. Për çdo burim energjie, Përzierja e Mbetur Kombëtare paraprake (PDRM), e cila nuk përfshin shkëmbimet ndërkufitare të energjisë elektrike, llogaritet sipas formulës:

$$PDRM_x = P_x - IA_x + EA_x$$

ku:

- P_x është prodhimi vendas i energjisë elektrike nga burimi i energjisë "x";
 - IA_x janë atributet e lëshuara për burimin përkatës;
 - EA_x janë atributet e skaduara për burimin përkatës.
2. Vëllimi total i Përzierjes së Mbetur Kombëtare Paraprake është i barabartë me shumën e vëllimeve të Përzierjes së Mbetur Kombëtare Paraprake për secilin burim energjie, sipas formulës:

$$PDRM = \sum_{x=1}^n PDRM_x$$



Neni 4

Llogaritja e Përzierjes së Mbetur Kombëtare

1. Për çdo burim energjie, Përzierja e Mbetur Kombëtare (DRM), llogaritet duke marrë në konsideratë prodhimin vendas, importet dhe eksportet fizike të energjisë elektrike, si dhe atributet e lëshuara dhe të skaduara, sipas formulës:

$$DRM_x = P_x + PI_x - PE_x + EA_x - IA_x$$

Ku:

- P_x është prodhimi vendas i energjisë elektrike sipas burimit të energjisë;
 - IA_x janë atributet e lëshuara për burimin përkatës;
 - EA_x janë atributet e skaduara për burimin përkatës.
 - PI_x është sasia e energjisë elektrike e importuar fizikisht në sistemin elektroenergjetik kombëtar, e atribuar secilit burim energjie në përputhje me metodologjinë e Përzierjes së Mbetur dhe të Përzierjes Evropiane të Attributeve.
 - PE_x është sasia e energjisë elektrike e eksportuar fizikisht në sistemin elektroenergjetik kombëtar, e shpërndarë statistikisht ndërmjet burimeve të energjisë në përpjesëtim me peshën që secili burim zë në Përzierjen e Mbetur Kombëtare Paraprake.
2. Vëllimi total i Përzierjes së Mbetur Kombëtare (DRM) llogaritet si shuma e vëllimeve për secilin burim energjie, sipas formulës:

$$DRM = \sum_{x=1}^n DRM_x$$

3. Pjesa relative e secilit burim energjie llogaritet sipas formulës:

$$PR_x = DRM_x / DRM$$

Neni 5

Llogaritja e konsumit të pagjurmueshëm të energjisë elektrike

1. Konsumi i Pagjurmueshëm (UC) përfaqëson pjesën e konsumit të energjisë elektrike për të cilën nuk janë anuluar attribute nëpërmjet instrumenteve të gjurmimit. Ai llogaritet sipas formulës:



$$UC = EC - \sum_{x=1}^n CA_x$$

Ku:

EC – është konsumi vjetor i energjisë elektrike

CA – janë atributet e anulhuara

Neni 6

Përcaktimi i suficitit ose deficitit të attributeve

1. Pas llogaritjes së Përzierjes së Mbetur Kombëtare (DRM) dhe Konsumit të Pagjurmueshëm (UC), përcaktohet nëse vendi rezulton me suficit ose deficit të attributeve.
2. Nëse:

$$DRM > UC$$

vendi konsiderohet se ka **suficit attributesh (SA)**, i cili llogaritet sipas formulës:

$$SA = DRM - UC$$

3. Nëse:

$$DRM < UC$$

vendi konsiderohet se ka **deficit attributesh (DA)**, i cili llogaritet sipas formulës:

$$DA = UC - DRM$$

4. Në rast se Përzierja e Mbetur Kombëtare është e barabartë me Konsumin e Pagjurmueshëm, vendi nuk rezulton as me suficit dhe as me deficit të attributeve.
5. Suficiti i attributeve transferohet në Përzierjen Evropiane të Attributeve, ndërsa deficitin mbulohet nga kjo përzierje, sipas kësaj metodologjie.



Neni 7

Kontributi në Përzierjen Evropiane të Atributeve

Vendet që rezultojnë me suficit atributësh kontribuojnë në Përzierjen Evropiane të Atributeve (European Attribute Mix – EAM).

Për çdo burim energjie, kontributi në Përzierjen Evropiane të Atributeve llogaritet duke shumëzuar suficitin e atributëve me peshën relative të burimit përkatës në Përzierjen e Mbetur Kombëtare, sipas formulës:

$$EAC_x = SA \times PR_x$$

ku:

- EAC_x – kontributi i burimit të energjisë x në Përzierjen Evropiane të Atributeve;
- SA – suficiti i atributëve;
- PR_x – pjesa relative e burimit të energjisë x në Përzierjen e Mbetur Kombëtare.

Neni 8

Llogaritja e Përzierjes Evropiane të Atributeve

1. Përzierja Evropiane e Atributeve (EAM) përbëhet nga kontributet e të gjitha vendeve që rezultojnë me suficit atributësh.
2. Për çdo burim energjie, vëllimi i Përzierjes Evropiane të Atributeve llogaritet sipas formulës:

$$EAM_x = \sum_{y=1}^m EAC_{x,y}$$

ku:

- EAM_x – vëllimi i Përzierjes Evropiane të Atributeve për burimin e energjisë x ;
- $EAC_{x,y}$ – kontributi i vendit y për burimin e energjisë x ;
- m – numri i vendeve që kontribuojnë në Përzierjen Evropiane të Atributeve.



3. Vëllimi total i Përzierjes Evropiane të Atributeve llogaritet sipas formulës:

$$EAM = \sum_{x=1}^n EAM_x$$

ku:

- **n** – numri i burimeve të energjisë.

4. Pjesa relative e secilit burim energjie në Përzierjen Evropiane të Atributeve llogaritet sipas formulës:

$$PR_x = \frac{EAM_x}{EAM}$$

Neni 9

Përzierja e Mbetur Përfundimtare

1. Përzierja e Mbetur Përfundimtare për vendet me suficit

Për vendet që rezultojnë me suficit atributësh, Përzierja e Mbetur Përfundimtare llogaritet duke zbritur nga Përzierja e Mbetur Kombëtare kontributin përkatës në Përzierjen Evropiane të Atributeve.

Për çdo burim energjie:

$$FRM_x = DRM_x - EAC_x$$

ku:

- **FRM_x** – Përzierja e Mbetur Përfundimtare për burimin e energjisë *x*.

Vëllimi total i Përzierjes së Mbetur Përfundimtare llogaritet sipas formulës:

$$FRM = \sum_{x=1}^n FRM_x$$

Për vendet me suficit, pjesa relative e secilit burim energjie në Përzierjen e Mbetur Përfundimtare mbetet e njëjtë me pjesën relative të tij në Përzierjen e Mbetur Kombëtare.



2. Përzierja e Mbetur Përfundimtare për vendet me deficit

Pas krijimit të Përzierjes Evropiane të Atributeve, vendet që rezultojnë me deficit marrin attribute nga kjo përzierje në përpjesëtim me pjesën relative të secilit burim energjie në Përzierjen Evropiane të Atributeve.

Për çdo burim energjie, sasia e attributeve të marra nga Përzierja Evropiane e Atributeve llogaritet sipas formulës:

$$IEA_x = DA \times PR_x$$

ku:

- IEA_x – atributet e marra nga Përzierja Evropiane e Atributeve për burimin e energjisë x ;
- DA – deficitin e attributeve;
- PR_x – pjesa relative e burimit të energjisë x në Përzierjen Evropiane të Atributeve.

Përzierja e Mbetur Përfundimtare për çdo burim energjie llogaritet sipas formulës:

$$FRM_x = DRM_x + IEA_x$$

Vëllimi total i Përzierjes së Mbetur Përfundimtare llogaritet sipas formulës:

$$FRM = \sum_{x=1}^n FRM_x$$

Pjesa relative e secilit burim energjie në Përzierjen e Mbetur Përfundimtare llogaritet sipas formulës:

$$PR_x = \frac{FRM_x}{FRM}$$

Neni 10

Llogaritja e strukturës së burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë

1. Struktura e burimeve të energjisë elektrike të furnizuar nga furnizuesi për të gjithë klientët e tij fundorë (**SM**) llogaritet duke kombinuar sasinë e energjisë elektrike të mbuluar nga



garancitë e origjinës të anuluar me Përzierjen e Mbetur Përfundimtare për pjesën e energjisë elektrike që nuk mbulohet nga garancitë e origjinës, sipas formulës:

$$SM = \frac{CGO + (E_s - \sum CGO) \times FRM}{E_s}$$

ku:

- **SM** – struktura e burimeve të energjisë elektrike të furnizuar për të gjithë klientët fundorë të furnizuesit;
- **CGO** – sasia e energjisë elektrike e mbuluar nga garancitë e origjinës të anuluar nga furnizuesi gjatë vitit kalendarik paraardhës, për qëllime të deklarimit të origjinës së energjisë elektrike ndaj klientëve fundorë;
- **FRM** – struktura e Përzierjes së Mbetur Përfundimtare;
- **E_s** – sasia totale e energjisë elektrike e furnizuar nga furnizuesi për të gjithë klientët e tij fundorë gjatë vitit kalendarik paraardhës.

2. Në rast se:

$$E_s - \sum CGO < 0$$

për llogaritjen e strukturës së burimeve të energjisë elektrike merret vlera 0 për pjesën e energjisë elektrike që mbulohet nga Përzierja e Mbetur Përfundimtare.

3. Vëllimi i garancive të origjinës të anuluar, i përdorur për llogaritjen e strukturës së burimeve të energjisë elektrike, nuk mund të tejkalojë sasinë e energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë gjatë periudhës përkatëse të raportimit.
4. Struktura e burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë që furnizohen sipas të njëjtit model tarifor (**STM**) llogaritet duke kombinuar sasinë e energjisë elektrike të mbuluar nga garancitë e origjinës të anuluar për modelin tarifor përkatës me Përzierjen e Mbetur Përfundimtare, sipas formulës:

$$STM = \frac{CGO_{tm} + (E_{tm} - \sum CGO_{tm}) \times FRM}{E_{tm}}$$

ku:

- **STM** – struktura e burimeve të energjisë elektrike të furnizuar klientëve fundorë që furnizohen sipas të njëjtit model tarifor;
- **CGO_{tm}** – sasia e energjisë elektrike e mbuluar nga garancitë e origjinës të anuluar nga furnizuesi gjatë vitit kalendarik paraardhës, e destinuar për modelin tarifor përkatës;
- **E_{tm}** – sasia totale e energjisë elektrike e furnizuar klientëve fundorë që përdorin të njëjtin model tarifor gjatë vitit kalendarik paraardhës;
- **FRM** – struktura e Përzierjes së Mbetur Përfundimtare.

5. Në rast se:

$$E_{tm} - \sum CGO_{tm} < 0$$

për llogaritjen e strukturës së burimeve të energjisë elektrike merret vlera 0 për pjesën e energjisë elektrike që mbulohet nga Përzierja e Mbetur Përfundimtare.

**URDHËR****Nr. 307, datë 24.7.2026****PËR DELEGIMIN E KOMPETENCAVE**

Në mbështetje të nenit 102, pika 4 e Kushtetutës; të neneve 28, 29, të ligjit nr. 44/2015, datë 30.4.2015, “Kodi i Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë”; të nenit 6, të ligjit nr. 9000, datë 30.12.2003, “Për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Ministrave” dhe të nenit 11, të ligjit nr. 90/2012, “Për organizimin dhe funksionimin e administratës shtetërore”,

URDHËROJ:

1. Delegimin e kompetencave të ministrit të Ekonomisë dhe Inovacionit, zëvendësministrit, z. Martin Kajo, nga data 27.7.2026 deri në datën 3.8.2026.

2. Ngarkohet zëvendësministri i Ekonomisë dhe Inovacionit, z. Martin Kajo, për zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe publikohet në Fletoren Zyrtare.

**MINISTËR I EKONOMISË
DHE INOVACIONIT
Delina Ibrahimaj**

KËRKESË**Nr. 760/16, datë 23.7.2026****PËR SHPRONËSIM PUBLIK**

Agjencia Shtetërore për Shpronësimin shpall kërkesën “Për shpronësimin për interes publik, të pronarëve të pasurive të paluajtshme, pronë private që preken nga realizimi i projektit ‘Zgjerimi i rrugës ‘Elbasan–Qafëthanë’, (faza VI)”.

Subjekti kërkuar i këtij projekti është Autoriteti Rrugor Shqiptar.

Me anë të këtij publikimi kërkojmë të vëmë në dijeni personat e prekur nga ky shpronësim, për pasuritë e paluajtshme, pronë private, të cilët do të kompensohen sipas vlerësimit paraprak të llogaritur për pasuritë e llojit “arë”, “pemëtore”, truall”, “ndërtesë objekt banimi” dhe “ndërtesë social-ekonomike”, bazuar në vendimin nr. 89, datë 3.2.2016, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e hartës së vlerës së tokës në Republikën e Shqipërisë”, si dhe të vendimit nr. 138, datë 23.3.2000, të Këshillit të Ministrave, “Për kriteret teknike të vlerësimit dhe të përlllogaritjes së masës së shpërblimit të pasurive, pronë private, që shpronësohen, të pasurive që zhvlerësohen dhe të të drejtave të personave të tretë, për interes publik”, i ndryshuar, sipas tabelës paraprake bashkëlidhur.

Personat fizikë ose juridikë që preken nga realizimi i këtij projekti, emri i të cilëve pasqyrohet në tabelën e publikuar, si dhe personat fizikë ose juridikë, të cilët preken, por nuk figurojnë në këtë listë, jo më vonë se 15 (pesëmbëdhjetë) ditë nga publikimi në Fletoren Zyrtare, kanë të drejtë të paraqesin pretendimet e tyre, të shoqëruara me dokumentacionin përkatës, si edhe të shprehen nëse janë dakord me të dhënat e publikuara për përfundimin e procedurave të shpronësimit, pranë Autoritetit Rrugor Shqiptar, si dhe në Agjencinë Shtetërore për Shpronësimet.

Vlera totale paraprake e shpronësimit për realizimin e projektit “Për shpronësimin për interes publik, të pronarëve të pasurive të paluajtshme, pronë private që preken nga realizimi i projektit, ‘Zgjerimi i rrugës Elbasan–Qafëthanë (faza VI)’”, është 127,839,808.5 lekë (njëqind e njëzet e shtatë milionë e tetëqind e tridhjetë e nëntë mijë e tetëqind e tetë pikë pesë) lekë.

**DREJTOR I PËRGJITHSHËM
Ermal Shena**



LISTA PARAPRAKE E PRONARËVE PASURIA E TË CILËVE PREKET NGA PROJEKTI “PËR SHPRONËSIMIN PËR INTERES PUBLIK, TË PRONARËVE TË PASURIVE TË PALUAJTSHME, PRONË PRIVATE, QË PREKEN NGA REALIZIMI I PROJEKTTIT ‘ZGJERIMI I RRUGËS ELBASAN–QAFËTHANË (FAZA VI)’”, ME SUBJEKT KËRKUES AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

Nr.	Pronari						Të Dhëna (referuar konfirmimeve nga DVASHK – Elbasan)						Vlerësimi për shpronësimin/lloji pasurisë “arë” dhe “pemëtoje”			Vlerësimi për shpronësimin sipas llojit “truall”			Vlerësimi për ndërtesat objekt banimi			Sipërfaqja e shpronësimit objekt socio-ekonomik (m²)	Vlerësimi për ndërtesa socio-ekonomike (vlerësuar me situacion punimesh)	Vlera totale	Shënime
	Emri	Atësia	Mbiemri	Adresa	Qyteti/fshati/njësia administrative	Rrethi	Zona kadastrale	Nr. pasurie	Lloji i pasurisë	Sipërfaqja totale	Truall	Ndërtesë	Sip. (m²)	Çmimi (lekë/m²)	Vlera (lekë)	Sip. (m²)	Çmimi (lekë/m²)	Vlera (lekë)	Sip. (m²)	Çmimi (lekë/m²)	Vlera (lekë)				
1	Ahmet	Qamil	Roçi	Rruga “Dajti”, ndërtesa nr. 12, ap. 23.		Tiranë	1063	88/2	Truall	270	270	100.03				270	221	59670	100.03	32,695	3270480.85			3330150.85	
2	Sami	Sabri	Alcani	Rr. “Panagot Pano”, ndërtesa nr.9, shkalla nr.12, ap.43.		Tiranë	1063	88/3	Truall	270	270	100.03				270	221	59670	100.03	32,695	3270480.85			3330150.85	
3	Idajet	Breshan	Hajdini	Rruga: “Kongresi i Tiranës”, ndërtesa 4, shkalla 4, apartamenti nr.4.		Tiranë	1063	525/1	Truall	127	127	127				63	221	13923				198	27524797.6	27536720.6	
4	Idajet	Breshan	Hajdini	Rruga: “Kongresi i Tiranës”, ndërtesa 4, shkalla Apartamenti nr.4.		Tiranë	1063	525/2	Truall	523	523					469	221	103649						103649	Në bazë të relacionit të hartografisë të drejtimit, verifikimit të lejes së legalizimit, praktikës së regjistrimit me nr.ref. 0020 rezultoi se në pasurinë nr. 525/2 krijuar nga ndarja e pasurisë nr. 525 duhet të ishte vendosur dhe sipërfaqja e ndërtesës prej 71 m² (pikë karburanti, 2 dhoma nëntokë, 9 depozita, tenda) nuk bie brenda gjurmës së objektit të legalizuar. Në këtë pasuri ndodhet sipërfaqja e ndërtesës 71 m².
5	Gentjan	Shyqyri	Gjoshi	Rruga “Frosina Plaku”, ndërtesa Home - Plan, shkalla 4, ap. 445.		Tiranë	1063	604/16	Truall	277.7	277.7	277.7				277.7	221	61371.7				523.3	44170754.6	44232126.3	Objekt me leje legalizimi 1-katëshe+1 kat nëntokë sip. kat nëntokë s= 245.6 m² sip kat përdhë s=277.7 m² soc-eko.
6	Avni Vera	Sulejman Halil	Bozhiqi	Rr. Babje.	Babje	Librazhd	1063	100/15	Truall	480.3	480.3	225.5				401	221	88621				225.5	13588361	13676982	Regjistruar me leje legalizim sip. soc-eko. kat përdhë =225.5 m².
7	Sanije	Xheladin	Bozhiqi	Rruga “Murrash”.	Babje	Librazhd	1063	602/5-N	Ndërtesë	96.7		96.7							96.7	32,695	3161606.5			3161606.5	Objekti me nr. 602/5-N ndodhet mbi pas. nr. 602/5. Pasuria kufizohet deri në krijimin e marrëdhënieve me truallin.
8	Fatmir	Hilil	Bozhiqi	Rruga “Murrash”.	Babje	Librazhd	1063	602/5	Pemëtoje	2390			1115	174	194010									194010	
9	Ferit	Rexhep	Blloshini		Babje	Librazhd	1063	88/1	Truall	265	265	78.52				265	221	58565				78.52	4,800,755.90	4859320.9	
10	Gezim	Ramazan	Ooshku	Rruga e Re.	Babje	Librazhd	1063	146/9-N	Ndërtesë	146.8	0	146.8							265.1	32,695	8667444.5			8667444.5	



	Formati 61x86/8
--	-----------------

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2026

Adresa: Rr. "Nikolla Jorga", Tiranë
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006

Çmimi 496 lekë



[[FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË]]Vulosur elektronikisht nga Qendra e
Botimeve Zyrtare|Viti: 2026 - Numri: 161|Datë: 28.07.2026 14:52:01
+02:00|760db454-6f09-46a0-8951-79cd2cbef584

Shënim: Ky dokument është gjeneruar dhe vulosur me anë të një procedure automatike nga një sistem elektronik(Qendra e
Botimeve Zyrtare)