

REPUBLIKA E SHQIPERISE



RREGULLORE
PER ZBATIMIN
E
KODIT RRUGOR¹

TIRANE, Nëntor 1999

E ndryshuar me:

[VKM Nr. 493, datë 22.7.2014](#), [VKM Nr. 682, datë 15.10.2014](#)

[VKM Nr. 298, datë 8.4.2015](#), VKM Nr.739, datë 09.09.2015

VKM Nr.800, datë 30.09.2015, VKM Nr.940, datë 18.11.2015, VKM NR.42, datë30.01.2019

RREGULLORJA E ZBATIMIT TE KODIT RRUGOR TE REPUBLIKES SE SHQIPERISE u hartua nga Grupi i Punes, i krijuar pranë **Institutit të Studimeve të Transportit**, me urdhër të përbashket të **MINISTRIT TE RENDIT PUBLIK** dhe **MINISTRIT TE TRANSPORTIT**.

Grupi i Punes:

1. Thimjo Plaku	kryetar	Instituti i Studimeve të Transportit
2. Muharrem Kuçuku	anëtar	Instituti i Studimeve të Transportit
3. Qiriako Kamenica	anëtar	Instituti i Studimeve të Transportit
4. Salvador Franja	anëtar	Ndermarrja e Sherbimeve të Transportit
5. Qamil Sadiku	anëtar	Drejtoria e policisë rrugore, Ministria e Rendit
6. Hysni Malko	anëtar	Drejtoria e policisë rrugore, Ministria e Rendit

INDEKSI SISTEMATIK I RREGULLORES TE ZBATIMIT

KAPITULLI I - DISPOZITA TE PERGJITHSHME	1
1-Percaktime dhe klasifikime te karakterit te pergjithshem	13
Neni 1. Raporti vjetor (Neni 1 i Kodit Rrugor)	13
Neni 2. Klasifikimi i rrugëve (Neni 2 i Kodit Rrugor)	13
Neni 3. Deklasifikimi i rrugëve (Neni 2 i Kodit Rrugor)	14
Neni 4. Kalimet e pronësive ndërmjet enteve pronare të rrugëve (Neni 2 i Kodit Rrugor)	14
2 - Dispozita te pergjithshme per qarkullimin	15
Neni 5. Kufizime për qarkullimin. Kushte dhe urdheresa (Neni 5 i Kodit Rrugor)	15
Neni 6. Modalitete dhe procedura e heqjes së përgjegjësi nga Ministria e Transportit. Zevendesimi i përgjegjësi në rastet e moszbatimit (Neni 5 i Kodit Rrugor)	16
Neni 7. Zona të brendshme në porte dhe aeroporte (Neni 6 i Kodit Rrugor)	17
3- Mjete jashtenorme dhe mjete qe perdoren per transporte në kushte jonormale	18
Neni 8. Mjete jashtenorme dhe mjete që përdoren për transporte në kushte jonormale (Neni 10 i Kodit Rrugor)	18
Neni 9. Mjetet e përcaktuara si makina ngarkim - transporti (Neni 10 i Kodit Rrugor)	20
Neni 10. Sistemet e sinjalizimit pamor (Neni 10-160 i Kodit Rrugor)	22
Neni 11. Automjetet e caktuara për ndihmen e shpejte dhe për heqjen e mjeteve (Neni 10 i Kodit Rrugor)	23
Neni 12. Llojet e autorizimeve të qarkullimit për mjetet jashtenorme dhe për transportet në kushte jonormale (Neni 10 i Kodit Rrugor)	24
Neni 13. Kërkesat për autorizim (Neni 10 i Kodit Rrugor)	27
Neni 14. Kërkesat për rinovimin e autorizimit (Neni 10 i Kodit Rrugor)	29
Neni 15. Kushtet për marrjen e autorizimit (Neni 10 i Kodit Rrugor)	30
Neni 16. Kohezgjatja e autorizimeve (Neni 10 i Kodit Rrugor)	33
Neni 17. Taksa e zhvendimit të rrugës (Neni 10 i Kodit Rrugor)	33
Neni 18. Tarifat e pagesave për kerkuesin e autorizimit (Neni 10 i Kodit Rrugor)	35
Neni 19. Azhurnimet (Neni 10 i Kodit Rrugor)	35
4 - Sherbimet e policise rrugore DHE KONTROLLEVE TE TJERA NE RRUGE	35
Neni 20. Bashkërendimi i sherbimeve të policise rrugore - Dhenia e informacioneve (Neni 11 i Kodit Rrugor)	35
Neni 21. Organet e paracaktuara (Neni 12 i Kodit Rrugor)	36
Neni 22. Provimi i kualifikimit (Neni 12 i Kodit Rrugor)	37
Neni 23. Shenja dalluese dhe normat e përdorimit (Neni 12 i Kodit Rrugor)	37
Neni 24. Kërkesa për ndalim (Neni 12 i Kodit Rrugor)	38
KAPITULLI II - NDERTIMI DHE KUJDESI PER RRUGET	39
KREU 1	39
1 - Brezat e rezervuara	39
Neni 25. Brezat e rezervuara jashte qendrave të banuara (Neni 16 i Kodit Rrugor)	39
Neni 26. Hapesirat që duhen respektuar në kthesat jashte qendrave të banuara (Neni 17 i Kodit Rrugor)	40
Neni 27. Hapesirat e detyrueshme për ndertimet në qendrat e banuara (Neni 18 i Kodit Rrugor)	41
2 -NDERTIMET E OBJEKTEVE, kantierëve dhe hapja e hyrjeve te rrugëve.....	41
Neni 28. Vendosja e barakave ose e objekteve të tjera (Neni 20 i Kodit Rrugor)	41
Neni 29. Sinjalizimi i përkohshem (Neni 21 i Kodit Rrugor)	42
Neni 30. Sistemi i sinjalizimit dhe kufizimit të kantierëve (Neni 21 i Kodit Rrugor)	43
Neni 31. Barrierat (Neni 21 i Kodit Rrugor)	44
Neni 32. Shmangësit specialë (Neni 21 i Kodit Rrugor)	45
Neni 33. Konet dhe shmangësit fleksibel (Neni 21, i Kodit Rrugor)	46
Neni 34. Sinjalet horizontale të përkohshem dhe sistemet praparefleksive plotësuese (Neni 21 i Kodit Rrugor)	46
Neni 35. Dukshmëria naten (Neni 21 i Kodit Rrugor)	47
Neni 36. Personat që punojne (Neni 21 i Kodit Rrugor)	48
Neni 37. Automjetet operative (Neni 21 i Kodit Rrugor)	49
Neni 38. Kantieret e levizshme (Neni 21 i Kodit Rrugor)	49
Neni 39. Sigurimi i kembësoreve në kantieret rrugore (Neni 21 i Kodit Rrugor)	50
Neni 40. Kufizimet e shpejtesise në afersi të punimeve ose kantierëve rrugore (Neni 21 i Kodit Rrugor)	51
Neni 41. Ngushtimet e rrugëve dhe njëkalimet e alternuara (Neni 21 i Kodit Rrugor)	51
Neni 42. Shmangiet e itinerarit (Neni 21 i Kodit Rrugor)	52

	Neni 43. Hyrjet në përgjithësi (Neni 22 i Kodit Rrugor)	54
	Neni 44. Hyrjet në rrugët jashtëqytetese (Neni 22 i Kodit Rrugor)	54
	Neni 45. Hyrjet në rrugët qytetese. Rrugekalimi i automjeteve në trotuar (Neni 22 i Kodit Rrugor)	55
3	- REKLAMAT NEPER RRUGE DHE MBI MJETET RRUGORE.....	57
	Neni 46. Përcaktimi i mjeteve të reklames (Neni 23 i Kodit Rrugor).....	57
	Neni 47. Përmasat e tabelave të reklames (Neni 23 i Kodit Rrugor).....	58
	Neni 48. Karakteristikat e tabelave dhe të mjeteve të reklames së pandriqeshme (Neni 23 i Kodit Rrugor).....	58
	Neni 49. Karakteristikat e tabelave dhe mjeteve të tjera të reklames, të ndriqeshme (Neni 23 i Kodit Rrugor)	58
	Neni 50. Vendosja në rruge dhe në brezat e përkatësise (Neni 23 i Kodit Rrugor)	59
	Neni 51. Vendosja e mjeteve të reklames në stacionet e shërbimit dhe në zonat e parkimit (Neni 23 i Kodit Rrugor)	61
	Neni 52. Autorizimet (Neni 23 i Kodit Rrugor).....	62
	Neni 53. Detyrimet e titullarit të autorizimit (Neni 23 i Kodit Rrugor)	63
	Neni 54. Matrikulli i identifikimit (Neni 23 i Kodit Rrugor).....	63
	Neni 55. Kontrolli (Neni 23 i Kodit Rrugor).....	64
	Neni 56. Reklamata për automjete (Neni 23 i Kodit Rrugor).....	65
	Neni 57. Rregullimi i formave të reklamave ekzistuese, në kohën e hyrjes në fuqi të Kodit Rrugor (Neni 23 i Kodit Rrugor).....	66
	Neni 58. Reklama me ze (Neni 23 i Kodit Rrugor)	66
4	- PJESET QE U PERKASIN RRUGES, KALIMET RRUGORE DHE UJESJELLESAT	67
	Neni 59. Vendosja e zonave të shërbimit (Neni 24 i Kodit Rrugor)	67
	Neni 60. Zona të shërbimit të caktuara për furnizimin dhe për pushimin e përdoruesve të rrugës (Neni 24 i Kodit Rrugor).....	67
	Neni 61. Zonat e shërbimit të caktuara për parkim dhe për pushim (Neni 24 i Kodit Rrugor).....	68
	Neni 62. Zona dhe objekte të mirembajtjes dhe të shërbimit të rrjetit rrugor (Neni 24 i Kodit Rrugor)	68
	Neni 63. Koncesionet (Neni 24 i Kodit Rrugor)	76
	Neni 64. Kalimet dhe zeniet e rrugës në përgjithësi (Neni 25 i Kodit Rrugor)	76
	Neni 65. Kalimet nëntokesore dhe mbikalimet (Neni 25 i Kodit Rrugor).....	77
	Neni 66. Koncesionet për realizimin e kalimeve dhe të zenieve të rrugës (Neni 25 i Kodit Rrugor).....	78
	Neni 67. Kazanet për mbledhjen e plehrave, qofte edhe në menyre të diferencuar (Neni 25 i Kodit Rrugor).....	79
	Neni 68. Detyrimet e koncesionarit për shërbimet që i përkasin (Neni 28 i Kodit Rrugor)	79
	Neni 69. Kalimi i ujërave (Neni 32 i Kodit Rrugor)	80
	Neni 70. Kanalet artificiale dhe veprat e tyre të artit (Neni 33 i Kodit Rrugor)	80
5	- TAKSA SHITESHE	80
	Neni 71. Taksat shtesë në ngarkim të mjeteve të ndërtimit për përshtatjen e infrastruktures rrugore (Neni 34 i Kodit Rrugor)	80
	KREU II	82
	1 - SINJALIZIMI NE PERGJITHESI	82
	Neni 72. Ankimi ndaj masave paraprake për sinjalizimin (Neni 37 i Kodit Rrugor)	82
	Neni 73. Fusha e përdorimit të normave të sinjaleve rrugore (Neni 38 i Kodit Rrugor)	82
	Neni 74. Sinjale sipas kërkesave të autoriteteve ushtarake (Neni 38 i Kodit Rrugor)	82
	2 -sinjalizimi vertikal	83
	A) Sinjalizimi vertikal, në përgjithësi.....	83
	Neni 75. Norma të përgjithshme për sinjalet vertikale (Neni 39 i Kodit Rrugor)	83
	Neni 76. Ngjyra e sinjaleve vertikale (Neni 39 i Kodit Rrugor)	84
	Neni 77. Dukshmëria e sinjaleve (Neni 39 i Kodit Rrugor)	85
	Neni 78. Përmasat dhe formatet e sinjaleve vertikale (Neni 39 i Kodit Rrugor)	87
	Neni 79. Vendosja e sinjaleve vertikale (Neni 39 i Kodit Rrugor)	87
	Neni 80. Karakteristikat e mbështeteseve, mbajteseve dhe materialeve të tjera, të përdorura për sinjalizimin rrugor (Neni 39 i Kodit Rrugor)	89
	Neni 81. Panelet integrative (Neni 39 i Kodit Rrugor)	90
	B) Sinjalet e rrezikut	93
	Neni 82. Sinjale rreziku në përgjithësi (Neni 39 i Kodit Rrugor)	93
	Neni 83. Sinjalet për rrugët e deformuara, me ulje dhe ngritje (Neni 39 i Kodit Rrugor)	93
	Neni 84. Sinjale për kthesat e rrezikshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)	94
	Neni 85. Sinjale për kalimin në nivel me rrugën (Neni 39 i Kodit Rrugor)	94
	Neni 86. Sinjalet për kalimet e tramvajit, kembesorit dhe të biçikletave (Neni 39 i Kodit Rrugor)	95
	Neni 87. Sinjalet e pjerresise se rrezikshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)	95
	Neni 88. Sinjalet e ngushtimeve të rrugëve (Neni 39 i Kodit Rrugor)	96
	Neni 89. Sinjali i ures se levizshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)	96
	Neni 90. Sinjali i bankines se rrezikshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)	96
	Neni 91. Sinjali rruge e rreshqitshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)	96
	Neni 92. Sinjali i femijeve (Neni 39 i Kodit Rrugor)	97

Neni 93. Sinjalet që lidhen me kafshet (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	97
Neni 94. Sinjale me dy kahe qarkullimi dhe me qarkullim rrethor (Neni 39 i Kodit Rrugor)	97
Neni 95. Sinjali dalje në molo ose breg (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	98
Neni 96. Sinjal për material të paqendrueshem në rruge ose për shembje guresh (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	98
Neni 97. Sinjali semafor (Neni 39 i Kodit Rrugor)	98
Neni 98. Sinjalet e avioneve (Neni 39 i Kodit Rrugor)	99
Neni 99. Sinjali "ere e forte anash" (Neni 39 i Kodit Rrugor)	99
Neni 100. Sinjali "rrezik zjarri" (Neni 39 i Kodit Rrugor)	99
Neni 101. Sinjali i rreziqeve të tjera (Neni 39 i Kodit Rrugor)	99
C) Sinjalet përshkruese.....	99
Neni 102. Dispozita të përgjithshme për sinjalet përshkruese (Neni 39 i Kodit Rrugor)	99
a) Sinjalet e përparësise	100
Neni 103. Dispozita të përgjithshme për sinjalet e përparësise (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	100
Neni 104. Sinjali i dhenies se përparësise (Neni 39 i Kodit Rrugor)	101
Neni 105. Sinjali i ndalimit dhe i dhenies se përparësise (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	102
Neni 106. Sinjali i paralajmerimit për dhenie përparësi (Neni 39 i Kodit Rrugor)	102
Neni 107. Sinjali i kryqëzimit, me përparësi djathtas (Neni 39 i Kodit Rrugor)	103
Neni 108. Sinjali për të dhene përparësi në njëkalimet e alternuara (Neni 39 i Kodit Rrugor)	103
Neni 109. Sinjali i përfundimit të se drejtes se përparësise (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	103
Neni 110. Sinjali i kryqëzimit, me të drejte përparësie (Neni 39 i Kodit Rrugor)	104
Neni 111. Sinjali i se drejtes për përparësi (Neni 39 i Kodit Rrugor)	104
Neni 112. Sinjali i së drejtes për përparësi në njëkalimet e alternuara (Neni 39 i Kodit Rrugor)	104
b) Sinjalet e ndalimit	
Neni 113. Sinjalet e ndalimit, në përgjithësi (Neni 39 i Kodit Rrugor)	105
Neni 114. Sinjalet e përgjithshme të ndalimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)	105
Neni 115. Sinjalet e veçanta të ndalimit (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	105
Neni 116. Sinjalet për kufizimin e përmasave dhe të peshes se automjeteve (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	106
Neni 117. Sinjalet e përfundimit të përshkrimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)	107
Neni 118. Sinjalet e ndalimit, të qëndrimit dhe të parkimit (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	108
c) Sinjalet detyruese	109
Neni 119. Sinjalet detyruese, në përgjithësi (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	109
Neni 120. Sinjalet detyruese, të përgjithshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)	110
Neni 121. Sinjalet e veçanta të detyrimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)	111
D) Sinjalet treguese.....	112
Neni 122. Përgjithësimet e sinjaleve treguese (Neni 39 i Kodit Rrugor)	112
Neni 123. Mbishkrime, shkronja dhe simbole, që lidhen me sinjalet treguese (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	113
Neni 124. Pozicioni i sinjaleve treguese (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	114
Neni 125. Sinjalet e paralajmerimit (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	116
Neni 126. Sinjalet e drejtimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)	118
Neni 127. Sinjalet e identifikimit të rrugëve dhe të largësive metrike, progresive (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	119
Neni 128. Sinjalet e itinerarit (Neni 39 i Kodit Rrugor)	120
Neni 129. Sinjalet e qendrave administrative dhe vendndodhjet (Neni 39 i Kodit Rrugor)	120
Neni 130. Sinjalet pohuese (Neni 39 i Kodit Rrugor)	122
Neni 131. Sinjali "emer rruge" (Neni 39 i Kodit Rrugor)	123
Neni 132. Sinjalet turistike dhe të territorit (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	123
Neni 133. Sinjalet e dobishme, vendtreguese (Neni 39 i Kodit Rrugor)	125
Neni 134. Sinjale, që japin njoftime për shërbime të nevojshme (Neni 39 i Kodit Rrugor).....	130
3 - SISTEMI HORIZONTAL I SINJALIZIMIT	133
Neni 135. Dispozita të përgjithshme për sinjalet horizontale (Neni 40 i Kodit Rrugor)	133
Neni 136. Shiritat gjatesore (Neni 40 i Kodit Rrugor)	134
Neni 137. Shiritat ndares të drejtmeve të levizjes (Neni 40 i Kodit Rrugor)	135
Neni 138. Shiritate korsive (Neni 40 i Kodit Rrugor)	137
Neni 139. Shiritatanësore të rrugës (Neni 40 i Kodit Rrugor)	137
Neni 140. Shiritat nderlidhes (Neni 40 i Kodit Rrugor)	138
Neni 141. Shiritat drejtues në kryqëzime (Neni 40 i Kodit Rrugor).....	138
Neni 142. Shiritat e tërthore (Neni 40 i Kodit Rrugor).....	139
Neni 143. Kalimet kembesore (Neni 40 i Kodit Rrugor).....	139
Neni 144. Kalimet për biçikleta(Neni 40 i Kodit Rrugor).....	140
Neni 145. Shigjetat drejtuese (Neni 40 i Kodit Rrugor)	140
Neni 146. Shkrimet dhe simbolet (Neni 40 i Kodit Rrugor).....	141
Neni 147. Shiritat kufizues të vendqendrimeve ose të vendqendrimeve të rezervuara (Neni 40 Kodi rrugor)	142

Neni 148. Parasinjalizimi i ishujve të trafikut ose i pengesave brenda karrexhates (Neni 40 i Kodit

Rrugor.	143
Neni 149. Shiritat e kufizimit të ndalimeve të mjeteve të shërbimit publik, kolektiv, të linjes (Neni 40 i Kodit Rrugor)	143
Neni 150. Sinjale të tjera horizontale (Neni 40 i Kodit Rrugor).....	144
Neni 151. Sistemet praparefleksive, përberese të sinjaleve horizontale (Neni 40 i Kodit Rrugor)	144
Neni 152. Sisteme të tjera, për sinjalizimin horizontal (Neni 40 i Kodit Rrugor).....	144
Neni 153. Sinjalet horizontale, të ndaluara (Neni 40 i Kodit Rrugor)	145
4 - SINJALET E NDRIÇUESHEM	145
Neni 154. Sinjalet e ndritshme të rrezikut dhe të përshkrimit (Neni 41 i Kodit Rrugor)	145
Neni 155. Sinjalet e ndritshme, treguese (Neni 41 i Kodit Rrugor)	145
Neni 156. Funksioni i fenereve semaforike (Neni 41 i Kodit Rrugor)	145
Neni 157. Feneret semaforike, normale për automjetet (Neni 41 i Kodit Rrugor).....	145
Neni 158. Feneret semaforike për automjetet e korsive (Neni 41 i Kodit Rrugor)	146
Neni 159. Feneret semaforike për mjetet e transportit publik (Neni 41 i Kodit Rrugor)	146
Neni 160. Feneret semaforike për kembesoret (Neni 41 i Kodit Rrugor)	147
Neni 161. Feneret semaforike për biçikletat (Neni 41 i Kodit Rrugor)	148
Neni 162. Feneret semaforike për automjete në korsitë e kthyeshme (Neni 41 i Kodit Rrugor)	148
Neni 163. Feneret semaforike të verdhe, të shkëlqyeshme (Neni 41 i Kodit Rrugor)	149
Neni 164. Feneret semaforike të veçantë (Neni 41 i Kodit Rrugor)	150
Neni 165. Përmasat dhe ndriçimi i dritave semaforike (Neni 41 i Kodit Rrugor)	150
Neni 166. Vendosja e fenereve semaforike (Neni 41 i Kodit Rrugor)	151
Neni 167. Orari i funksionimit të impianteve semaforike (Neni 41 i Kodit Rrugor)	152
Neni 168. Sinjalet e ndritshme, të veçanta (Neni 41 i Kodit Rrugor)	153
Neni 169. Frekuenca e dritave sinjalizuese (Neni 41 i Kodit Rrugor)	153
5 - SINJALET PLOTESUESE.....	154
Neni 170. Vecorite dhe ndarja (Neni 42 i Kodit Rrugor)	154
Neni 171. Shmangësit normale, anësore (Neni 42 i Kodit Rrugor)	154
Neni 172. Shmangësit e veçantë (Neni 42 i Kodit Rrugor)	155
Neni 173. Sistemet e sinjalizimit të pengesave (Neni 42 i Kodit Rrugor)	158
Neni 174. Menyra e realizimit të ishujve të trafikut (Neni 42 i Kodit Rrugor)	158
Neni 175. Sinjalizimi i ishujve të trafikut (Neni 42 i Kodit Rrugor)	159
Neni 176. Elementet parafabrikate për bankina sigurimi për kembesore dhe kufizuese korsish (Neni 42 i Kodit Rrugor).....	159
Neni 177. Ngadalesuesit e shpejtësive (Neni 42 i Kodit Rrugor)	160
Neni 178. Penguesit e qëndrimit (Neni 42 i Kodit Rrugor)	161
6 - SINJALET E POLICEVE TE TRAFIKUT	162
Neni 179. Sinjalet me dore të policeve të trafikut (Neni 43 i Kodit Rrugor)	162
Neni 180. Sinjalet e tjera të policeve të trafikut (Neni 43 i Kodit Rrugor)	162
Neni 181. Shikimi i policeve të trafikut (Neni 43 i Kodit Rrugor)	163
7 - SINJALIZIMI QË LIDHET ME KALIMIN NË NIVEL TE RRUGES.....	163
Neni 182. Dispozita të përgjithshme për sinjalizimin e kalimeve në nivel të rrugës (Neni 44 i Kodit Rrugor)	164
Neni 183. Vecorite e shiritave bardhekuq të barierave (Neni 44 i Kodit Rrugor)	165
Neni 184. Sistemet e sinjalizimit zanor dhe optik të barierave (Neni 44 i Kodit Rrugor)	165
Neni 185. Sistemet e sinjalizimit optik të gjysmëbarrierave (Neni 44 i Kodit Rrugor)	166
Neni 186. Vecorite e sistemeve të sinjalizimit të kalimeve në nivel pa barriera (Neni 44 i Kodit Rrugor)	166
Neni 187. Kavaletet, që mund të përdoren në kalimet në nivel (Neni 44 i Kodit Rrugor).....	167
Neni 188. Fushëpamja në kalimet në nivel pa barriera, e papajisur me sinjalizim të ndricuar (Neni 44 i Kodit Rrugor)	167
Neni 189. Kalimi i linjave hekurudhore lidhese (Neni 44 i Kodit Rrugor).....	167
8 - KONTROLI DHE HOMOLOGIMI	168
Neni 190. Homologimi dhe miratimi (Neni 45 i Kodit Rrugor).....	168
Neni 191. Ndermarrjet e licënuara për prodhimin e sinjaleve rrugore (Neni 45 i Kodit Rrugor)	169
Neni 192. Pajisjet teknike dhe veglat (Neni 45 i Kodit Rrugor).....	169
Neni 193. Kushtet për anulimin dhe pezullimin e licënses (Neni 45 i Kodit Rrugor)	170

KAPITULLI III - PËR MJETET.....172

KREU I - MJETET NË PËRGJITHËSI.....172

Neni 194. Karakteristikat e mjeteve që përdoren nga femijet dhe invalidet (Neni 46 i Kodit Rrugor).....	172
Neni 195. Klasifikimi i mjeteve rrugore për nxjerrjen në pah dhe raportimi në funksion të numrit të akseve dhe të peshës bruto (Neni 47 i Kodit Rrugor)	172
Neni 196. Karakteristikat konstruktive dhe menyra e kontrollit të ciklomotoreve (Neni 52 i Kodit Rrugor).....	173
Neni 197. Vecorite konstruktive të motomjeteve (Neni 53 i Kodit Rrugor)	173

Neni 198. Motomjetet për transporte të veçanta dhe motomjeteve për përdorim të veçantë (Neni

53 i Kodit Rrugor)	174
Neni 199. Autotrenat e pajisur për ngarkesa të pandashme (Neni 54 i Kodit Rrugor)	174
Neni 200. Materiale të transportueshme nga makinat e ngarkim-transportit (Neni 54 i Kodit Rrugor)	175
Neni 201. Automjetet për transport dhe për përdorim të veçantë (Neni 54 i Kodit Rrugor)	175
Neni 202. Rimorkiot për transport dhe përdorim të veçantë (Neni 56 i Kodit Rrugor)	176
Neni 203. Përmasat, mekanizmi i tërheqjes së karrelave (Neni 56 i Kodit Rrugor)	177
Neni 204. Pajisjet e makinave bujqesore (Neni 57 i Kodit Rrugor)	178
Neni 205. Tërheqesat bujqesore, me plan ngarkimi (Neni 57 i Kodit Rrugor)	178
Neni 206. Kufijte për transportin e personave me makina bujqesore (Neni 57 i Kodit Rrugor)	179
Neni 207. Pajisja dhe mekanizmat e makinave bujqesore, vetelevizëse, për transport personash (Neni 57 i Kodit Rrugor)	179
Neni 208. Shpejtësia teorike dhe e frytshme e makinave bujqesore vetelevizëse (Neni 57 i Kodit Rrugor)	180
Neni 209. Kufijte dhe menytrat e qarkullimit të makinave teknologjike (Neni 58 i Kodit Rrugor)	180
Neni 210. Pajisjet e makinave teknologjike (Neni 58 i Kodit Rrugor)	181
Neni 211. Disiplina e mjeteve zhvendosese të caktuara për punë në zonat e porteve (Neni 58 i Kodit Rrugor)	181
Neni 212. Gjatesia maksimale e automjeteve, autotrenave dhe trolejbuzeve (Neni 61 i Kodit Rrugor)	181
Neni 213. Brendashkrueshmëria e mjeteve në këthese. Zona e pengimit (Neni 61 i Kodit Rrugor)	182
Neni 214. Ngarkesa kufitare, aksiale (Neni 62, i Kodit Rrugor)	182
Neni 215. Vlera maksimale e peshës së rimorkiuar dhe përcaktimi i saj. Procedurat për lidhjen e rimorkiove (Neni 63 i Kodit Rrugor)	183
KREU II - MJETET E TËRHEQURA ME KAFSHE, SLITAT DHE BICIKLETAT	184
Neni 216. Sistemet e frenimit të mjeteve të tërhequra me kafshe dhe të slitave (Neni 64 dhe 69 të Kodit Rrugor)	184
Neni 217. Sisteme të sinjalizimit pamor të mjeteve të tërhiqura me kafshe dhe të slitave (Neni 65 dhe 69 të Kodit Rrugor)	185
Neni 218. Targat e mjeteve të tërhequra me kafshe dhe të slitave (Neni 67 i Kodit Rrugor)	185
Neni 219. Sisteme të frenave të biçikletave (Neni 68 dhe 69 të Kodit Rrugor)	186
Neni 220. Sistemet e sinjalizimit zanor të biçikletave (Neni 68 dhe 69 të Kodit Rrugor)	186
Neni 221. Sistemet e sinjalizimit pamor të biçikletave (Neni 68 dhe 69 të Kodit Rrugor)	186
Neni 222. Sherbim taksie me mjetet e tërhequra me kafshe (Neni 70 i Kodit Rrugor)	188
KREU III - MJETET ME MOTOR DHE RIMORKIOT E TYRE	190
PJESA I - NORMA KONSTRUKTIVE PAJISJE DHE KONTROLLET TEKNIKE PER QARKULLIMIN	190
1 - KARAKTERISTIKA KONSTRUKTIVE, PAJISJET DHE IDENTIFIKIMET	190
Neni 223. Karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve me motor dhe të rimorkiove të tyre (Neni 71 i Kodit Rrugor)	190
Neni 224. Sistemet e pajimit të mjeteve me motor dhe rimorkiot e tyre (Neni 72 i Kodit Rrugor)	190
Neni 225. Treguesi i kilometrazhit (Neni 72 i Kodit Rrugor)	191
Neni 226. Shenjat e levizëshme shumëfunksionale të ndihmes së shpejte (Neni 72 i Kodit Rrugor)	191
Neni 227. Hollesi konstruktive të sinjaleve të levizëshme, shumëfunksionale të ndihmes së shpejte (Neni 72 i Kodit Rrugor)	192
Neni 228. Targat dhe numrat e identifikimit (Neni 74 i Kodit Rrugor)	193
Neni 229. Tabelat e identifikimit të numrit të shasisë (Neni 74 i Kodit Rrugor)	193
2 - CERTIFIKATA E MIRATIMIT, E ORIGJINES DHE E HOMOLOGIMIT, DEKLARATA E PERPUTHJES.	193
Neni 230. Certifikata e miratimit (Neni 75 i Kodit Rrugor)	193
Neni 231. Certifikata e origjinës (Neni 75 i Kodit Rrugor)	194
Neni 232. Modifikimi i karakteristikave konstruktive të mjeteve në qarkullim dhe azhurnimi i lejes së qarkullimit (Neni 78 i Kodit Rrugor)	194
Neni 233. Frytshmëria në qarkullim e mjeteve me motor dhe e rimorkiove të tyre (Neni 78 i Kodit Rrugor)	195
3 - KONTROLI TEKNIK VJETOR DHE PERIODIK	195
Neni 234. Elementet mbi të cilat duhet të kryhet kontrolli teknik i automjeteve	195
PJESA II - VENDMBERRITJA DHE PËRDORIMI I MJETIT	197
Neni 235. Karakteristikat konstruktive të mjeteve për vendmbërritjen dhe përdorimin e tyre (Neni 81 i Kodit Rrugor)	197
Neni 236. Sherbimi me qira, pa drejtues mjeti, sherbimi me qira, me drejtues mjeti dhe sherbim taksie me autoveture, me drejtues mjeti për transport personash (Neni 83 – 84 - 85 të Kodit Rrugor)	197
PJESA III-DOKUMENTE PER QARKULLIMIN DHE PER REGJISTRIMIN	198
1 – FORMALITETET PER QARKULLIMIN E AUTOMJETEVE, TE MJETEVE DHE TE CIKLOMOTOREVE	198

Neni 237. Kushtet që duhet të plotësojnë mjetet, që hyjnë në Republikën e Shqipërisë për t'u pajisur me leje qarkullimi (Neni 92 i Kodit Rugor).....	198
Neni 238. Shenja e identifikimit për ciklomotoret dhe procedura përkatëse e shpërndarjes (Neni 96 i Kodit Rugor).....	199
Neni 239. Transferimi i pronësise së ciklomotorit (Neni 96 i Kodit Rugor)	199
Neni 240. Karakteristikat dhe menyrat e vendosjes së shenjave të identifikimit për ciklomotoret (Neni 96 i Kodit Rugor).....	199
Neni 241. Procedura për shenimin, dhenien dhe regjistrimin e shenjës së identifikimit për ciklomotorin (Neni 96 i Kodit Rugor)	200
Neni 242. Detyrimet për mbajtësin e shenjës së identifikimit për ciklomotores (Neni 96 i Kodit Rugor)	200
Neni 243. Targat e përkohshme të qarkullimit (Neni 98 i Kodit Rugor)	200
2 - TARGAT	201
Neni 244. Përcaktimi i targave të regjistrimit, targave të përsëritjes, targave të provës dhe targave të njohjes (Neni 99 i Kodit Rugor).....	201
Neni 245. Kriteret për formimin e të dhënave të targave të mjeteve me motor dhe të rimorkiove (Neni 99 i Kodit Rugor).....	202
Neni 246. Vendosja e targave të regjistrimit, targave të përsëritjes, të targave të provës dhe të targave të njohjes (Neni 99 i Kodit Rugor).....	202
Neni 247. Menyrat e vendosjes së targave (Neni 99 i Kodit Rugor).....	202
Neni 248. Llojet e targave dhe mjeteve me motor ose e mjeteve të tërhequra prej tyre, në Republikën e Shqipërisë (Neni 99 i Kodit Rugor).....	203
Neni 249. Modeli i targave (Neni 99 dhe 101 të Kodit Rugor)	204
Neni 250. Stema zyrtare (Neni 99 i Kodit Rugor).....	205
Neni 251. Targë e zmontueshme (Neni 99 i Kodit Rugor)	205
3 - HEQJA NGA QARKULLIMI	205
Neni 252. Të dhëna për ndërprerjen e qarkullimit (Neni 102 i Kodit Rugor)	205
KREU IV- QARKULLIMI NË RRUGË TË MAKINAVE BUIQESORE DHE TË MAKINAVE TEKNOLOGJIKE	206
1 – UDHEZIME PËR QARKULLIMIN E MAKINAVE BUIQESORE JASHTENORME	206
Neni 253. Panele për sinjalizim të makinave bujqesore jashtenorme dhe të makinave bujqesore me pajisje të mbartura dhe gjysmë të mbartura (Neni 103 i Kodit Rugor).....	206
Neni 254. Sistemi shtesë i sinjalizimit për makinave bujqesore (Neni 103 i Kodit Rugor)	206
Neni 255. Ndërja e masave të makinave bujqesore jashtenorme (Neni 103 i Kodit Rugor)	207
Neni 256. Autorizime për qarkullimin e makinave bujqesore jashtenorme (Neni 103 i Kodit Rugor).....	207
2 - KONSTRUKSIONI DHE PAJISJA E MAKINAVE BUIQESORE	208
Neni 257. Bllokimi i komandave të sistemeve punuese të mekanizmave të makinave bujqesore (Neni 105 i Kodit Rugor)	208
Neni 258. Sistemet e mbrojtjes, në rast përmbysjeje të traktorit bujqësor (Neni 105 i Kodit Rugor).....	208
Neni 259. Nënjesja për drejtuesin e traktorit bujqësor (Neni 105 i Kodit Rugor).....	208
Neni 260. Sistemet e sinjalizimit për makinave bujqesore (Neni 105 i Kodit Rugor)	209
Neni 261. Sistemet e frenimit të makinave bujqesore, vetëvizëse (Neni 105 i Kodit Rugor).....	209
Neni 262. Masa që rimorkiohet e makinave bujqesore vetëvizëse (Neni 105 i Kodit Rugor).....	209
Neni 263. Sistemi i frenave të rimorkiove bujqesore dhe të makinave teknologjike tërheqëse (Neni 105 i Kodit Rugor)	209
Neni 264. Frytshmëria e frenave të trenave, të përbërë nga makina bujqësore (Neni 105 i Kodit Rugor)	209
Neni 265. Sistemi i timonit të makinave bujqesore (Neni 105 i Kodit Rugor).....	212
Neni 266. Brezi i pengimit i makinave bujqesore jashtenorme (Neni 105 i Kodit Rugor)	213
Neni 267. Nivelet e zhurmës së makinave bujqesore vetëvizëse (Neni 105 i Kodit Rugor)	213
Neni 268. Sistemi i sinjalizimit për makinave bujqesore, vetëvizëse (Neni 105 i Kodit Rugor)	213
Neni 269. Sistemi pasqyre prapashikuese i makinave bujqesore vetëvizëse (Neni 105 i Kodit Rugor).....	213
Neni 270. Mbrojtësi i makinave bujqesore me zinxhirë (Neni 105 i Kodit Rugor).....	213
Neni 271. Gënjat e makinave bujqesore, vetëvizëse (Neni 105 i Kodit Rugor)	214
Neni 272. Unazat e gënjimit të makinave bujqesore që tërhiqen (Neni 105 i Kodit Rugor).....	215
Neni 273. Timoni i makinave bujqesore që tërhiqen (Neni 105 i Kodit Rugor).....	216
Neni 274. Kontrolli i pozicionit të sistemit të tërheqjes në makinat bujqesore si dhe i ngarkesës vertikale të pranuar mbi të (Neni 105 i Kodit Rugor)	216
Neni 275. Ndotja nga gazet e nxjerrë nga makinat bujqesore (Neni 105 i Kodit Rugor)	216
Neni 276. Karakteristika konstruktive dhe funksionale të makinave bujqesore (Neni 105 i Kodit Rugor).....	217

3 – CERTIFIKATE PERSHTATSHMERIE DHE HOMOLOGIMI, LEJE QARKULLIMI PER MAKINAT BUJQESORE	217
Neni 277. Makina bujqesore, teknologjike që tërhiqen, të përjashtuara nga verifikimi i kërkesave (Neni 106 i Kodit Rugor)	217
Neni 278. Leja e qarkullimit dhe certifikata e përshtatshmerise teknike e makinave bujqesore (Neni 107 i Kodit Rugor)	217
Neni 279. Regjistrimi, nxjerrja e lejes se qarkullimit dhe e certifikates se aftesise teknike, transferimi i pronesise se makinave bujqesore (Neni 109 i Kodit Rugor)	218
4 - QARKULLIMI I MAKINAVE TEKNOLOGJIKE	218
Neni 280. Sinjalizimi i makinave teknologjike, jashtenorme (Neni 113 i Kodit Rugor)	218
Neni 281. Fushepamja e makinave teknologjike (Neni 113 i Kodit Rugor)	219
Neni 282. Regjistrimi dhe vendosja e targës e makinave teknologjike (Neni 113 i Kodit Rugor)	219
Neni 283. Makina teknologjike: sistemet kundër bllokimit (Neni 113 i Kodit Rugor)	220
Neni 284. Pjesët për tërheqjen e makinave bujqesore teknologjike dhe verifikimi i mases maksimale, të rimorkiueshme (Neni 113 i Kodit Rugor)	220
Neni 285. Sistemet e frenave të makinave teknologjike, vetelevizëse (Neni 113 i Kodit Rugor)	220
Neni 286. Sistemet e frenave të makinave teknologjike që tërhiqen (Neni 113 i Kodit Rugor)	221
Neni 287. Makina teknologjike me mase jashtenorme (Neni 113 i Kodit Rugor)	221
Neni 288. Kontrolli i makinave teknologjike në qarkullim (Neni 113 i Kodit Rugor)	222
Neni 289. Karakteristikat konstruktive dhe funksionale të makinave teknologjike (Neni 113 i Kodit Rugor)	222
Neni 290. Normat e referimit (Neni 113 i Kodit Rugor)	222

KAPITULLI IV - DREJTIMI I MJETEVE DHE DREJTIMI I KAFSHEVE 223

1 – LEJE PER DREJTIMIN E AUTOMJETEVE	223
DISPOZITA TE PERGJITHSHME PER MARRJEN E LEJES SE DREJTIMIT DHE TE CERTIFIKATES SE AFTESISE PROFESIONALE, PER DREJTIMIN E MOTOMJETEVE DHE TE AUTOMJETEVE	223
Neni 291. Dëshmia e aftesise psikofizike (Neni 114 i Kodit Rugor)	223
Neni 292. Modeli dhe karakteristikat e lejes se drejtimit (Neni 115 i Kodit Rugor)	223
Neni 293. Regjistrimi i grupit të gjakut (Neni 115 i Kodit Rugor)	224
Neni 294. Tipi i certifikatave të aftësë profesionale (Neni 115 i Kodit Rugor)	224
Neni 295. kërkesat për nxjerrjen e certifikates se aftesise profesionale (Neni 115 i Kodit Rugor)	224
Neni 296. Programi i provimit, për të fituar certifikaten e aftesisë profesionale (Neni 116 i Kodit Rugor)	225
Neni 297. Menyra e leshimit dhe afatet përkatëse. Zevendesimi i modelit të meparshem të certifikates se aftesimit profesioanal (Neni 116 i Kodit Rugor)	225
Neni 298. Nxjerrja e certifikates se aftesimit profesional për konvertim të dokumentit të huaj (Neni 116 i Kodit Rugor)	225
Neni 299. Certifikata e formimit profesional (Neni 116 i Kodit Rugor)	226
Neni 300. Prova për të fituar certifikaten e aftesise për drejtimin e trolejbuseve (Neni 116 i Kodit Rugor)	226
Neni 301 . Nxjerrja e certifikates se aftesise për drejtimin e trolejbuseve (Neni 116 i Kodit Rugor)	227
B) KËRKESAT PER MARJEN E LEJES DREJTIMIT TE MJETIT	227
Neni 302. Kërkesa, fizike dhe psikike, për marrjen dhe për përsëritjen e lejes se drejtimit të mjetit (Neni 117 i Kodit Rugor)	227
Neni 303. Semundjet e invaliditetit (Neni 117 i Kodit Rugor)	228
Neni 304. Aftësia e gjymtyreve (Neni 117 i Kodit Rugor)	228
Neni 305. Kërkesa për shikimin (Neni 117 i Kodit Rugor)	228
Neni 306. Kërkesa për degjimin (Neni 117 i Kodit Rugor)	229
Neni 307. Koha e reagimit (Neni 117 i Kodit Rugor)	230
Neni 308 . Komisionet mjekesore vendore (Neni 119 i Kodit Rugor)	230
Neni 309. Certifikatat mjekesore (Neni 117 i Kodit Rugor)	232
Neni 310. Përgjegjësitë e organeve përkatëse në provat e aftesise për lejet e drejtimit (Neni 119 i Kodit Rugor)	232
Neni 311. Menyrat dhe rrethanat për nxjerrjen e lejes se drejtimit të mjetit (Neni 119 i Kodit Rugor)	232
2 - AUTOSHKOLLA	234
Neni 312. Shenjat dalluese për ushtrimin e guides (Neni 120 i Kodit Rugor)	234
Neni 313. Licensat për autoshkollat (Neni 121 i Kodit Rugor)	235
Neni 314. Kontrolli teknik i autoshkollave (Neni 121 i Kodit Rugor)	238
3 - DISPOZITA TE TJERA	
Neni 315. Identifikimi i mjeteve të regjistruara në shtetet e huaja dhe shenjat dalluese e shtetit shqiptar (Nenet 129 dhe 130 të Kodit Rugor)	239
Neni 316. Regjistrimi i automjeteve dhe i motomjeteve që u përkasin qytetareve shqiptare, residente jashte shtetit ose të huajve (Neni 131 i Kodit Rugor)	239

Neni 317. Leja e drejtimit të shërbimit për personelin që zhvillon shërbimin e policisë rrugore (Neni 136 i Kodit Rrugor)	240
KAPITULLI V - NORMAT E SJELLJES	241
1 - KUFIZIMET E SHPEJTESISE	241
Neni 318. Detyrimi për kufizimin e shpejtesise (Neni 138 i Kodit Rrugor)	241
Neni 319. Kufizime të përkohshme të shpejtesise (Neni 139, i Kodit Rrugor)	241
Neni 320. Kufizime të përhershme të shpejtesise (Neni 140 i Kodit Rrugor)	241
Neni 321. Aparatet dhe mjetet për kontrollin e kufizimeve të shpejtesise (Neni 140 i Kodit Rrugor)	241
2 - RREGULLAT E LEVIZJES SE MJETIT	242
Neni 322. Levizja në rreshta paralele (Neni 142 i Kodit Rrugor)	242
Neni 323. Parakalimi (Neni 146 i Kodit Rrugor)	
Neni 324. Largësia ndërmjet mjeteve e nevojshme për sigurinë. (Neni 147 i Kodit Rrugor)	243
Neni 325. Kthimi (Neni 152 i Kodit Rrugor)	243
Neni 326. Kufijte maksimal zanor (Neni 153 i Kodit Rrugor)	244
3 - NDALIMI, QENDRIMI DHE PUSHIMI I MJETEVE (Neni 155- 163 i Kodit Rrugor)	244
Neni 327. Ndalimi dhe qëndrimi i mjeteve në përgjithësi (Neni 155 i Kodit Rrugor)	244
Neni 328. Ndalimi i automjeteve të shërbimit publik, në linjë për transport personash (Neni 155 i Kodit Rrugor)	244
Neni 329. Ndalimi dhe parkimi i mjeteve (Neni 156 i Kodit Rrugor)	
Neni 330. License për shërbimin e largimit (të heqjes) dhe mjetet e përshtatshme për këtë veprim (Neni 157 i Kodit Rrugor)	245
Neni 331. Pajisja me çelës për bllokimin e mjeteve (Neni 157 i Kodit Rrugor)	
Neni 332. Zenia e karrexhates (Neni 159 i Kodit Rrugor)	247
Neni 333. Parasinjalizimi dhe vendosja e sinjaleve të levizshme të rrezikut (Neni 160 i Kodit Rrugor)	
Neni 334. Tipi dhe homologimi i sinjalit të levizshëm të rrezikut (Neni 160 i Kodit Rrugor)	248
Neni 335. Karakteristikat e ngjyrave, fotometrise dhe teknologjise së sinjalit të levizshëm të rrezikut (Neni 160 i Kodit Rrugor)	
Neni 336. Kolona ushtarake, kortezhi dhe rastet e ngjashme me to (Neni 161 i Kodit Rrugor)	249
4 - NGARKESAT QE DALIN JASHTË GABARITEVE TE MJETIT DHE TRANSPORTI I MALLRAVE TE RREZIKSHME	249
Neni 337. Panelet për sinjalizimin e daljes gjatësore të ngarkesës (Neni 162 i Kodit Rrugor)	249
Neni 338. Kthimi i dokumenteve (Neni 162 i Kodit Rrugor)	250
Neni 339. Përcaktimi i masës së mjetit (Neni 165 - 166 i Kodit Rrugor)	250
5 - QARKULLIMI NE AUTOSTRADË	250
Neni 340. Udhëzime për qarkullimin në autostradë dhe në rrugët jashtëqytetëse kryesore (Neni 173 i Kodit Rrugor)	250
Neni 341. Ndihma e shpejte rrugore dhe largimi i mjeteve (Neni 174 i Kodit Rrugor)	
6 - MJETE PA TAHOGRAF DHE ME TAHOGRAF	251
Neni 342. Dokumentet e udhëtimit (Neni 176 i Kodit Rrugor)	251
Neni 343. Tahografi (Neni 177 i Kodit Rrugor)	252
7 - QARKULLIMI I BIÇIKLETAVE	252
Neni 344. Qarkullimi i biçikletave (Neni 180 i Kodit Rrugor)	252
8- QARKULLIMI I AUTOKAMPEVE	253
Neni 345. Impiantet e pastrimit higjieno-sanitar (Neni 183 i Kodit Rrugor)	253
9 - QARKULLIMI I PERSONAVE TE DHENE PAS ALKOOLIT	254
DHE I INVALIDEVE.	254
Neni 346. Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit (Neni 184 i Kodit Rrugor)	254
Neni 347. Rishikimi i lejes së drejtimit (Neni 185 i Kodit Rrugor)	255
Neni 348. Struktura dhe sistemi i shenjave për levizjen e invalideve (Neni 186 i Kodit Rrugor)	255
KAPITULLI VI - KUNDERVAJTJET E PARASHIKUARA NGA KODI RRUGOR DHE SANKSIONET PERKATESE	256
KREU I - KUNDERVAJTJE ADMINISTRATIVE DHE SANKSIONET PERKATESE	256
<i>PJESA I - KUNDRAVAJTJE ADMINISTRATIVE, QE DENOHEN ME MASA ADMINISTRATIVE, ME GJOBE DHE ZBATIME TE KETYRE MASAVE</i>	256
Neni 349. Procesverbali njoftues i kontrollit (Neni 198 i Kodit Rrugor)	256
Neni 350. Raste, kur është i pamundur njoftimi i menjehershëm (Neni 198 i Kodit Rrugor)	257
Neni 351. Menyra e njoftimit jo të menjehershëm (Neni 199 i Kodit Rrugor)	257
Neni 352. Njoftimet e procesverbaleve subjekteve të huaja (Neni 199 i Kodit Rrugor)	257
Neni 353. Kuitanca e pagesës në masë të zvogeluar (Neni 200 i Kodit Rrugor)	258
Neni 354. Kerkese për ndihmë tek organi përkatës (Neni 201 i Kodit Rrugor)	258
Neni 355. Parashkrimi dhe efektet e pagesave (Neni 203 i Kodit Rrugor)	259
Neni 356. Regjistrimi i gabuar në liste (Neni 203 i Kodit Rrugor)	259

Neni 357. Dëftesa e derdhjes për kaucion ose tërheqja e lejes se drejtimit (Neni 203 i Kodit Rrugor)	259
Neni 358. Derdhje në zyren e regjistrimit (Neni 205 i Kodit Rrugor)	260
Neni 359. Të ardhurat nga shkeljet, që u përkasin enteve vendore (Neni 205 i Kodit Rrugor)	260
PJESA II - MASA ADMINISTRATIVE PLOTESUESE, TE MASAVE ADMINISTRATIVE ME GJOBE	260
Neni 360. Sekuestrimi i mjetit (Neni 209 i Kodit Rrugor)	260
Neni 361. Shitja dhe shkatërrimi i mjeteve dhe i sendeve të tjera të sekuestruara (Neni 209 i Kodit Rrugor rrugor)	262
Neni 362. Ndalimi administrativ i mjetit (Neni 210 i Kodit Rrugor)	262
Neni 363. Largimi i mjetit (Neni 211 i Kodit Rrugor)	262
Neni 364. Bllokimi i mjeteve (Neni 211 i Kodit Rrugor)	263
Neni 365. Tërheqja e dokumenteve të qarkullimit, të targës ose të deshmise se aftësisë (Neni 212 i Kodit Rrugor)	263
Neni 366. Pezullimi i lejes se drejtimit të mjetit në rastet e përseritura (Neni 214 i Kodit Rrugor)	264
KAPITULLI VII – DISPOZITA PERFUNDIMTARE DHE TRANZITORE.....	265
KREU I –DISPOZITAT PERFUNDIMTARE	265
Neni 367. Arkivi Kombëtar i rrugëve (Neni 221 i Kodit Rrugor)	265
Neni 368. Arkivi Kombëtar i mjeteve (Neni 221 i Kodit Rrugor)	266
Neni 369. Regjistri Kombëtar i personave të aftësuar për drejtimin e mjeteve (Neni 221 i Kodit Rrugor)	268
Neni 370. Sisteme monitorimi (Neni 222 i Kodit Rrugor)	269
Neni 371. Rregullore për të drejtat që kanë të interesuarit për operacionet tekniko-administrative, që janë nën përgjegjësinë e ministrit të Transportit, dhe detyrimet për koncesione, autorizime, licenca dhe leje të përgjegjësisë së enteve pronare të rrugëve (Neni 223 i Kodit Rrugor)	270
Neni 372. Shfuqizim i udhëzimeve të rregullores së meparshme, në fuqi dhe marrja e udhëzimeve komunitare (Neni 231 i Kodit Rrugor).....	270
KREU II -DISPOZITA TRANZITORE	271
Neni 373. Hyrja në fuqi e udhëzimeve të kësaj rregulloreje (Neni 235 i Kodit Rrugor)	271
SHTOJCA TE KAPITULLIT III	272
SHTOJCA I - neni 196 (Karakteristikat konstruktive dhe menyrat e kontrollit të ciklomotoreve)	272
SHTOJCA II - neni 197 (Karakteristikat konstruktive të motomjeteve)	273
SHTOJCA III - neni 215 (Vlera maksimale e masës së rimorkiuar dhe përcaktimi i saj. Procedura për kapjen e rimorkiove)	274
SHTOJCA IV - neni 221 (Sistemet e sinjalizimit pamor të biçikletave).....	275
SHTOJCA V - neni 223 (Karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve me motor dhe të rimorkiove të tyre).....	276
SHTOJCA VI - neni 227 (Hollësi konstruktive të sinjaleve të levizshme, shumëfunksionale, të ndihmes së shpejte).....	275
SHTOJCA VII - neni 229 (Shenimi zyrtar i numrit të shasisë).....	276
SHTOJCA VIII - neni 233 (Frytshmëria në qarkullim i mjeteve me motor dhe i rimorkiove të tyre)	280
SHTOJCA IX - neni 245 (Targat).....	281
SHTOJCA X - neni 245 (Kritere për formimin e të dhënave të targave të mjeteve me motor dhe të rimorkiove)	283
SHTOJCA XI - neni 248 (Karakteristikat konstruktive, përmasat, karakteristikat fotometrike kromatike dhe të lexueshmërisë së targave. Kërkesat për pranimin e tyre)	284
SHTOJCA E KAPITULLIT IV	
SHTOJCA I - neni 303 (Semundjet e invaliditetit)	295

KAPITULLI I

DISPOZITA TE PERGJITHSHME

1-PERCAKTIME DHE KLASIFIKIME TE KARAKTERIT TE PERGJITHSHEM

Neni 1.

Raporti vjetor (Neni 1 i Kodit Rrugor)

1. Ministrite, që kanë detyrime sipas Kodit Rrugor, paraqesin në Këshillin e Ministrave, brenda muajit shkurt të çdo viti, raportin për rezultatet e arritura dhe masat që duhen marre për përmirësimin e problemeve sociale, të mjedisit dhe ekonomike, që lidhen me qarkullimin rrugor. Qeveria, në bazë të raporteve të mësipërme, harton njoftimin për Parlamentin dhe ia paraqet atij brenda muajit mars të çdo viti.

Neni 2.

Klasifikimi i rrugëve (Neni 2 i Kodit Rrugor)

1. Ministria e Transportit, deri në afatin e hyrjes në fuqi të Kodit Rrugor, të bëjë klasifikimin e rrugëve shtetërore ekzistuese sipas kritereve të përcaktuara në nenin 2 të Kodit Rrugor. Rrugët, që do të ndertohen pas hyrjes në fuqi të Kodit Rrugor, klasifikohen sipas kritereve të përcaktuara në nenin 2 të Kodit Rrugor.

2. Për klasifikimin e rrugëve shtetërore ekzistuese, Ministria e Transportit, nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve u dërgon enteve pronare të rrugëve, brenda 6 muajve nga data e miratimit të kesaj rregulloreje, të dhënat e nevojshme për klasifikimet dhe azhurnimet që duhen bërë, të grumbulluara në bazë të përgjegjësisë se dhene nga neni 13, pika 8 e Kodit Rrugor që, në baze të nenit 2, pika 7 e Kodit Rrugor, iu kerkohet të japin mendimin e tyre. Entet e interesuar ua transmetojnë mendimin e tyre Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve brenda 3 muajve. Akti i klasifikimit të rrugëve shtetërore është subjekt i regjistrimit në Arkivin Kombëtar të Rrugëve, sipas nenit 220 të Kodit Rrugor.

3. Për rrugët shtetërore të ndertuara rishtas, respektohet procedura e treguar nga pika 2; Afatet kohore të parashikuara fillojnë nga data e përfundimit të kolaudimit të rrugës. nëqoftese rruga fillon të shfrytëzohet përpara afatit të siperpermendur, pra para kryerjes së kolaudimit të rrugës, Ministria e Transportit nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve shpall një klasifikim të përkohshëm, sipas kritereve ligjore.

4. Për rrugët joshtetërore, akti i klasifikimit për rrugët ekzistuese dhe të reja behet nga keshillat e rretheve. Publikimi i këtij akti dergohet për azhurnim brenda 30 ditëve në Arkivin Kombëtar të Rrugëve, sipas nenit 220 të Kodit Rrugor.

5. Masat për klasifikimin e rrugëve hyjne në fuqi jo me vone se tre muaj nga azhurnimi në Regjistrin Kombëtar të Rrugëve.

6. Për zbatimin e nenit 2, pika 7, të Kodit Rrugor, dispozitat për sigurinë e qarkullimit, që kanë lidhje me klasifikimin e rrugëve sipas nenit 2, pika 2, të Kodit Rrugor, zbatohen për rrugët ekzistuese, karakteristikat e të cilave përputhen me ato të treguara nga neni 2, pika 3, të Kodit Rrugor, për secilën kategori rrugore.

Neni 3.

Deklasifikimi i rrugëve (Neni 2 i Kodit Rrugor)

1. Akti i deklasifikimit për rrugët shtetërore në rastet e parashikuara në nenin 2, pika 8, të Kodit Rrugor, shpallet nga Ministria e Transportit, ndërsa për rastet e tjera nga keshillat e rretheve, duke respektuar përgjegjësitë institucionale të enteve pronare të rrugëve.

2. Propozimi për deklasifikimin e rrugëve shtetërore vjen nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, ndërsa për rastet e tjera nga organet përgjegjëse rajonale e vendore në bazë të relacioneve specifike teknike të paraqitura nga sektoret përgjegjës të pushtetit vendor.

3. Përbëjnë raste të tjera deklasifikimi mosperputhja e gjendjes së rrugës me karakteristikat teknike e konstruktive, edhe si pasoje e zbatimit të nenit 13, pikat 1, 2, 3, të Kodit Rrugor, dhe me qëllimet funksionale, sipas nenit 13 të siperpermendur.

4. Verifikimi bëhet nga zyrat teknike të sektoreve përgjegjës të pushtetit vendor edhe në bazë të sinjalizimeve të qytetarëve dhe të shoqatave të përdoruesve të rrugës.

5. Aktet për deklasifikimin e rrugëve i transmetohen, brenda 30 diteve, Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, e cila i regjistron në Arkivin Kombëtar të Rrugëve, sipas nenit 220 të Kodit Rrugor.

6. Masat për deklasifikimin e rrugëve hyjne në fuqi jo me vone se 3 muaj nga azhurnimi në Regjistrin Kombëtar të Rrugëve.

Neni 4.

Kalimet e pronesise ndermjet enteve pronare të rrugëve (Neni 2 i Kodit Rrugor)

1. Kur për shkak të ndryshimit të itinerarit ose për shkak të varianteve të reja ndaj rrugëve ekzistuese, ose për kërkesa social-ekonomike apo për arsye të tjera, në varesi të shkronjave A dhe B, të nenit 2, pika 6, të Kodit Rrugor, behet i nevojshëm transferimi i rrugëve ose i pjeseve të rrugës, nëpërmjet enteve pronare të rrugëve, me përjashtim të rasteve të parashikuara në nenin 3, veprohet sipas pikave në vijim.

2. Marrja ose leshimi i rrugëve shtetërore behet me akte të Keshillit të Ministrave, në baze të propozimit të Ministrisë së Transportit. Për rrugët joshtetërore bëhet me akte

të Këshillit të Rrethit, me propozimin e entit pronar të interesuar dhe me mënyrat e parashikuara në nenin 2, pikat 5.

3. Si përjashtim i procedurave të pikes 2 me sipër, pjesët e rrugës që shkeputen si pasoje e varianteve të reja rrugë, që nuk ndryshojnë pikat kryesore topografike të gjurmës së rrugës, humbasin klasifikimin si rrugë shtetërore dhe, kur janë ende të përdorshme, i transferohen, detyrimisht, rrethit, bashkisë ose komunës.

4. Dorezimi i rrugës entit të ri pronar duhet të jetë objekt i një procesverballi të vecantë, që duhet të mbahet brenda 30 ditëve nga data e kalimit të ndryshimit të pronës. Për pjesët e rrugëve shtetërore, që nuk përdoren më për shkak të ndërtimit të varianteve të reja dhe për pjesët e rrugëve në brendësi të zonave të banuara, rregullisht të kufizuara si dege të brendshme, dorezimi tek enti i ri pronar duhet të bëhet brenda 30 ditëve nga data e njoftimit të kryer nga drejtori i Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve.

5. Enti që dorezon rrugën, kur enti, që duhet të marrë në administrim rrugën, nuk vepron në afatit e caktuar është i autorizuar të mbajë procesverbal dhe t'ia paraqesë entit që duhet të marrë rrugën në dorezim. Në këtë rast duhet të njoftojë sekretariatit e pushtetit vendor, i cili urdheron marrjen në dorezim të rrugës.

6. Enti, që dorezon rrugën ose pjesë të saj, është i detyruar të njoftojë Arkivin Kombëtar të Rrugëve sipas nenit 220 të Kodit Rrugor për ndryshimet e klasifikimit, të ardhura si pasoje e zbatimit të pikave të mesipërme.

2 - Dispozita të Përgjithshme Për Qarkullimin

Neni 5.

Kufizime për qarkullimin. Kushte dhe urdheresa (Neni 5 i Kodit Rrugor)

1. Akti i ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, që përmban udhëzimet për organet e pushtetit vendor, sipas nenit 5, pika 1, e Kodit Rrugor, shpallet brenda 30 ditëve dhe përmban kushtet teknike, të zbatueshme për një vit ose deri në tre vjet në vazhdim. Korrigjime ose modifikime të mundshme duhen t'u komunikohen në kohë përdoruesve të rrugës, nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve.

2. Me aktet, sipas pikes 1 me sipër, në lidhje me qarkullimin në rrugë jashtë qendrave të banuara, tregohen ditët në të cilat ndalohej, në përputhje me kushtet dhe përjashtimet që tregohen në udhëzimet e pikave 4 e 5, qarkullimi i automjeteve për transportin e mallrave të treguara në piken 3. Fjala është për:

- a) ditët e festave;
- b) ditët e tjera të veçanta, që u shtohen ditëve të festave;
- c) ditët e tjera, që mund të paraprijnë ose të pasojnë ditët e treguara në shkronjat "a" dhe "b".

3. Akti sipas pikes 2 përcakton:

- a) intervalet orare, të diferencuara sipas ditëve të treguara në piken 2, gjatë të cilave është në fuqi ndalimi i qarkullimit, jashtë qendrave të banuara, i

automjeteve për transportin e mallrave që kanë peshe të përgjithshme të autorizuar me të madhe se 7.5 tonë, i mjeteve jashtenorme dhe i atyre që përdoren për transporte jonormale si edhe i mjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme, sipas nenit 166, pikat 1 dhe 4, të Kodit Rrugor.

4. Ministri i Transportit, me udhëzimin e parashikuar, disiplinon të drejten e organeve të pushtetit vendor, për përjashtime për ndalimet që parashikon pika 3, për garantimin e kërkesave themelore jetike të bashkësisë, qofte kjo kombetare apo vendore, për respektimin e kushteve me të mira të sigurisë së qarkullimit rrugor.

5. Me aktet sipas pikes 1 me siper tregohen mjetet që transportojnë mallra ose sende të caktuara për shërbimet publike thelbësore ose që plotësojnë kërkesat parësore të bashkësisë që përjashtohen nga ndalimi i qarkullimit; përjashtohen, gjithashtu, nga ndalimi i qarkullimit edhe mjetet që i përkasin policisë rrugore apo administratës shtetërore, kur qarkullojnë për arsye shërbimi, me miratim të titullarit të dikasterit.

Neni 6.

Modalitete dhe procedura për heqjen e përgjegjësisë nga Ministria e Transportit. Zevendesimi i përgjegjësisë në rastet e moszbatimit (Neni 5 i Kodit Rrugor)

1. E drejta për heqjen e përgjegjësisë sipas nenit 5, pika 2, të Kodit Rrugor ushtrohet nga ministri i Transportit, në të gjitha rastet kur vërtetohen moszbatime të dispozitave të Kodit Rrugor dhe të kësaj rregulloreje, si edhe i ligjeve apo i akteve, që kanë fuqi ligjore, nga entet pronare të rrugëve.

2. Ministria e Transportit, për qëllimet e pikes 1, me siper, shfrytëzon informacionet, sinjalizimet apo denoncimet që vijnë nga organet e përcaktuara në nenin 12 të Kodit Rrugor, apo nga çdo njeri apo, shoqatë, pa qëllime fitimi, që ka si synim mbrojtjen e mjedisit.

3. Për të siguruar zbatimin operativ të shërbimit sipas nenit 11, pika 1, shkronja “e”, e Kodit Rrugor, organet e policisë rrugore që, për arsye shërbimi, zbulojnë raste shkeljeje të normave të përmendura në pikën 1, janë të detyruara të informojnë me shkrim organet e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve. Ky raport, të cilit i bashkëlidhet edhe një relacion, i transmetohet menjëherë Ministrisë së Transportit.

4. Ushtrimi i së drejte për heqjen e përgjegjësisë ndaj entit pronar të rrugës mund të bëhet nga ministri i Transportit, kur ekzistojnë kushtet, edhe duke marrë zyrtarisht përgjegjësinë e entit pronar.

5. Urdhri i heqjes së përgjegjësisë shpallet nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve.

6. Urdhri i heqjes së përgjegjësisë duhet të tregojë rastet, e vërtetuara, të shkeljes së dispozitave, pa qenë nevoja të specifikohet burimi i informacionit ose i denoncimit, kushtet teknike normative, që gjykohet se janë shkelur, dhe nderhyrjet, që mendohet se janë të nevojshme të kryhen për të shmangur keto shkelje. Fiksohet afati kohor, që,

përgjithësisht, nuk mund të jetë me pak se 30 ditë, brenda të cilit enti pronar i rrugëve duhet të marre masa për zbatimin e urdheresës. Në raste rreziku të madh, afati i mesiperm mund të reduktohet në kufij të motivuar.

7. Urdhri i heqjes së përgjegjësisë duhet t'i njoftohet entit kundërvajtes pronar të rrugës, në përputhje me dispozitat përkatëse ligjore në fuqi.

8. Pasi ka kaluar afati dhe urdheresa nuk është zbatuar, ministri i Transportit, me urdherese, që i njoftohet edhe entit kundërvajtes pronar të rrugës, urdhëron kryerjen e menjehershme të punimeve të nevojshme, duke caktuar se kush do t'i kryejë ato dhe menyren e kryerjes.

9. Pas përfundimit të punimeve, ministri i Transportit, shpall një urdherese-shtese, në ngarkim të entit që i është hequr përgjegjësia, që të zhdëmtojë në mënyrë të plotë, Ministrinë e Transportit për shpenzimet e kryera për ekzekutimin e urdheresës, duke përcaktuar edhe afatin e pagesës; në rast mosbindjeje apo mosrespektimi të afatit të caktuar, urdheresa-shtese fiton menjehere fuqi ekzekutive, sipas dispozitave ligjore në fuqi.

Neni 7.

Zona të brendshme në porte dhe aeroporte (Neni 6 i Kodit Rrugor)

1. Në bazë të përgjegjësisë të parashikuara nga neni 6, pika 7, të Kodit Rrugor, quhen zona të brendshme të porteve dhe aeroporteve zonat që ndodhen brenda rrethimit kufizues: kufijte përcaktohen me akte të veçanta administrative të shpallura nga autoriteti përkatës detar apo aeroportual, dhe behen të qarte me tregues të përshtatshëm.

Neni 7/1

Rregullimi i qarkullimit në qendrat e banuara

(Neni 7 i Kodit Rrugor)

1. Në rrugët urbane të qendrave historike, qendrave "Ansambël kulturor", "Ansambël historik", "Ansambël muze", "Zonë muze", "Ansambël urban" dhe në rrugët me vlera të veçanta kulturore, Ministria e Kulturës, Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës dhe Ministria e Punëve të Brendshme përcaktojnë rregullat për kufizimin e qarkullimit të automjeteve, si dhe kufizimin e parkimeve në këto zona.

2. Në Ansamblin Monument Kulture të aksit kryesor dhe Qendrës Historike të Qytetit të Tiranës ndalohet apo kufizohet qarkullimi i automjeteve të të gjitha ose të disa kategorive, ndalohet apo kufizohet parkimi i automjeteve në zonat e sheshit "Nënë Tereza" dhe bulevardit "Dëshmorët e Kombit", sipas përcaktimeve të parashikuara me urdhër të përbashkët të ministrit të Kulturës, ministrit të Punëve të Brendshme dhe ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës.

3- MJETE JASHTENORME DHE MJETE QE PERDOREN PER TRANSPORTE NE KUSHTE JONORMALE

Neni 8.

Mjete jashtenorme dhe mjete që përdoren për transporte në kushte jonormale (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve jashtenorme dhe të atyre që përdoren në transporte jonormale, sipas nenit 10, pika 15, të Kodit Rrugor përcaktohen në dispozitat në vazhdim.

a) për mjetet me motor të paaftë për tërheqje:

përmasat: brenda ose jashtë limiteve të përcaktuara në nenin 61 të Kodit Rrugor;
vlerë minimale të peshës së përgjithshme: 35 tonë;
shpejtesia maksimale konstruktive të llogaritur: 70 km/ore;

b) për mjetet me motor të aftë për tërheqje:

Raporti i tërheqjes jo më i vogël se 3 dhe jo më i madh se 6;
Pesha e kapjes jo më e vogël se 75 për qind e peshës së përgjithshme maksimale;
Shpejtesia më e madhe konstruktive, e llogaritur për regjimet në tërheqje: 40 km/ore, me përjashtim të rasteve të parashikuara nga pika b.4) në vijim;
Transmisionet: Është e lejuar pajisja me transmise që lejojnë arritjen e një shpejtesie maksimale të llogaritur në rastet e poshtetreguara dhe kur mbajtja e kësaj shpejtesie bëhet e mundur nga elementet konstruktive;
kur udhetojnë si mjete teke (pa tërheqje rimorkioje);
kur kryejnë tërheqje rimorkioje brenda limiteve të përmasave dhe peshave të lejuara nga nenet 61 e 62 të Kodit Rrugor dhe kur plotësojnë kushtet e pikës 5, të shtojcës III, Kapitulli III i kësaj rregulloreje.
kur gënjehen një rimorkio të konstruktuar për peshe të përgjithshme 42 tonë dhe formojnë një ndërthurje të peshës maksimale 72 tonë me një raport tërheqjeje 1.45.

Në këto rast mjetet e ndërthurjes duhet të respektojnë, veç të gjitha normave specifike për mjetet jashtenorme dhe të atyre që përdoren në transporte jonormale, si dhe të gjitha normat teknike në fuqi për mjetet e kategorisë N3, duke përfshirë këtu edhe kushtet për zonën e pengimit. Pesha e përgjithshme prej 42 tonësh, në rastet e gjysmërimorkiove, i referohet peshës që rëndon në akset e gjysmërimorkios që takojnë në toke.

Sisteme të mundshme të kufizimit të shpejtesisë, mjaft që të njihen dhe pranohen nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, duhet të nënkuptohen si elemente konstruktive, për efekt të vlerësimit të shpejtesisë maksimale të llogaritur.

c) për mjetet që rimorkiohen:

vlera e peshës së përgjithshme minimale e rimorkios: 29 tonë; për gjysmërimorkiot kjo pesha i referohet asaj që rëndon në akset që takojnë në toke;
shpejtesia baze, për efekt të përmasimit dhe të pajimit, duke llogaritur edhe presionin e fryrjes së gomave, e cila asnjëherë nuk duhet të kalojë 10 barë:
80 km/ore, kur pesha e përgjithshme është nga 29 deri 42 tonë,
40 km/ore kur pesha e përgjithshme është mbi 42 tonë deri 80 tonë, dhe gjithmone për përmasa gabarite kufitare, që i kalojnë ato të përcaktuara në nenin 61 të Kodit Rrugor;

25 km/ore kur pesha e përgjithshme është mbi 80 tonë. Për mjetet jashtenorme të rimorkiuara dhe për transportet jonormale, që behen me tërheqes të percaktuar si makinë ngarkuese-transportuese, shpejtesia baze duhet jete në çdo rast jo me e vogel se 80 km/ore.

ç) Prova:

ç.1) Vlerat e peshave jashtenorme të deklaruara nga konstruktori, mund të jenë të pranueshme me kusht që shtytja në ngjitje dhe aftesia mbajttese e frenave të qëndrimit në zbritje të jene të provuara në pjerresi:

ç.1.1) 18 për qind për mjetet teke, sipas shkronjës “a”;

ç.1.2) 16 për qind për shtytjen në ngjitje dhe 18 për qind për aftesine mbajttese të frenave të qëndrimit për mjetin tek sipas shkronjës “b”;

ç.1.3) 8 për qind për kompleksin e formuar me një raport tërheqjeje të barabartë me 1.45;

ç.1.4) 4.5 për qind për kompleksin e formuar me një raport tërheqjeje të barabarte ose me të madh se 3;

ç.2) Per sisteme të veçanta dhe për provat e karakteristikave teknike që u referohen normativave në fuqi, kur ato janë të zbatueshme. Për mjetet sipas shkronjës “b”, pesha e rimorkjueshme, pasi të verifikohet edhe fuqia minimale e motorit të vendosur në mjetin me motor, duke iu referuar peshes maksimale në tonë të kompleksit që mund të formoje me mjetin e rimorkjuar, të mos jete me e vogel se:

ç.2.1) 1.76 kë/tonë për komplekse mjetesh me peshe të përgjithshme deri në 100 tonë, me përjashtimin sipas shkronjës b.4;

ç.2.2) 1.17 kë/tonë për komplekse mjetesh me peshe të përgjithshme me të madhe se 150 tonë. Për vlera të peshes se përgjithshme ndërmjet 100 dhe 150 tonëve, fuqia minimale e motorit duhet të jete ajo që del nga interpolimi linear ndërmjet 1.76 dhe 1.17 kë/tonë. Fuqite specifike të treguara më sipër reduktohen respektivisht në 1.47 kë/tonë dhe 1.03 kë/tonë ose të fuqise se interpoluar ndërmjet 1.47 kë/tonë dhe 1.03 kë/tonë, për komplekset e mjeteve me vlera të peshes se përgjithshme ndërmjet 100 dhe 150 tonëve, për mjetet tërheqese, me kapje totale dhe me frenues hidraulik ose elektrik të përshtatshem për të kaluar proven sipas shkronjës në vijim ç.3.3.

ç.3) Verifikimi i sistemeve të frenimit do të kryhet në përputhje me dispozitat e Drejtpërdrejtives 71/320/CEE (Komisioni Ekonomik European) dhe të modifikimeve të saj të mëvonshme.

ç.3.1) Koha t, që i korrespondon $X=75$ për qind, sipas pikes 2.4 të Aneksit III, të direktives se siperpermendur, nuk duhet të jete me e vogel se 0.5 sekonda. Për mjetet e afta të qarkullojnë edhe brenda kufijve të caktuar nga nënet 61 e 62 të Kodit Rrugor, pa qenë të detyruara të marrin autorizim, sipas nenit 10 të Kodit Rrugor, verifikimi i sistemeve duhet të kryhet në përputhje me të gjitha masat ligjore të thëna me siper, si dhe duke respektuar normat në fuqi për mjetet e kategorise N3.

ç.3.2) Gjithashtu duhet të verifikohet që mjetet, sipas shkronjës “b”, me peshen maksimale të përgjithshme që mund të formojne, të jene në gjendje të mbajne, në pjerresi 6 për qind (per komplekse mjetesh me peshe 72 tonë dhe raport tërheqjeje 1.45) dhe pjerresi 4.5 për qind (per komplekse mjetesh me raport tërheqjeje jo më të vogel se 3 dhe jo më të madh se 6), një shpejtesi të stabilizuar 25 ± 5 km/ore (duke zgjedhur raportin që i afrohet me tepër vleres se 25 KM/ore) pa pasur nëvoje të përdore asnjërin prej sistemeve të frenimit ndihmes, të avarise apo të

qëndrimit në vend. Verifikimi kryhet në pjerresine e siperpermendur dhe në një gjatesi rruge prej 6 km.

ç.3.3) provat sipas pikes 1.3 dhe 1.4 të Aneksit II të cituar në shkronjën e mesiperme ç.3 nuk mund të zevendesojne proven sipas shkronjës ç.3.2, e cila, nga ana e saj, mund të zevendesojë provat e sipas pikave 1.3 dhe 1.4, të Aneksit II. Keto të fundit duhet të kryhen gjithmone për peshen e përgjithshme maksimale që mund të mbajne mjetet, sipas nenit 62 të Kodit Rrugor kur lejohet qarkullimi rrugor i ketyre peshave pa pasur nëvoja për autorizimin sipas nenit 10 të Kodit Rrugor, qofte kjo për mjetet teke, me motor, apo edhe për mjetet e rimorkjueshme.

2. Normat sipas pikes 1 nuk zbatohen për mjetet, qofshin me motor (te afta ose jo për të tërhequr) apo të rimorkjuara, të caktuara vetëm për sherbim transporti apo levizjeje në zonat e aeroporteve ose të porteve, si edhe atyre për përdorim special ose për transporte specifike, për të cilat zbatohen kushtet teknike të cituara me siper, sipas udhezimeve të veçanta të ministrit të Puneve Publike dhe Transportit.

Neni 9.

Mjetet e përcaktuara si makina ngarkim - transporti (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve të përcaktuara si makina ngarkim-transporti, sipas nenit 10, pika 15, dhe nenit 54, pika 1, shkronja “I” të Kodit Rrugor, caktohen nga dispozitat e pikave në vazhdim.

2. Automjetet teke duhet t’u përgjigjen të gjitha karakteristikave teknike dhe funksionale të përcaktuara për mjetet e kategorise N3, me korrigjimet e mëposhtme:

a) Akset e vendosura në largësi me të vogël se 1.20 m, për efekt të vleresimit të peshës së pranueshme për këto akse, vlerësohen si një aks i vetëm;

b) Pesha minimale e kapjes: jo me e vogël se 60 për qind e peshës së përgjithshme maksimale për automjetet me dy ose tri akse; jo me e vogël se 50 për qind e peshës së përgjithshme maksimale për automjetet me kater akse;

c) Pesha minimale mbi aksin drejtues: jo me e vogël se 20 për qind e peshës së përgjithshme, për mjetet me dy ose tri akse. Në rastet me dy akse drejtuese vlera e peshes mbi secilin aks nuk duhet të jete me e vogël se 17.5 për qind.

ç) tara minimale e automjetit me dy akse: 9 tonë; të automjeteve me tri akse: 12 tonë; të automjeteve me kater e me shume akse: 14 tonë;

d) disnivelimet për akse tandem apo tridem, për mjetin me ose pa ngarkese: 10 cm me variacion të ngarkeses se çdo aksi, respektivisht kushteve statike, brenda ± 25 për qind;

dh) Sistemi i varjes i akseve tandem ose tridem, i realizuar me shkalle sigurie, të verifikuar në kushte statike, të pakten 3.0 respektivisht ngarkeses se lodhjes së materialit të përdorur për këto sisteme. Për çdo rast, sistemi i varjes duhet të realizohet në menyre të tille që të shmangë levizjet e parregullta të rrotes gjate frenimit të mjetit.

e) Për efekt të dispozitave sipas shkronjave “d” dhe “dh”, quhen akse tandem ose tridem çiftet ose treshet e akseve, me përjashtim të akseve drejtues, të vendosur ndërmjet tyre, në largësi jo me të madhe se 1.80 m;

ë) Lartesia minimale nga toka e të gjitha organeve, duke përjashtuar sistemet e frenimit të vendosura prane çdo rrote, nuk duhet të jete, kur mjeti është me ngarkese të plote, më e vogël se 250 mm;

f) Shpejtesia maksimale, e llogaritur për konstruksionin e mjetit, nuk duhet të jete më e madhe se 80 km/ore;

g) Duhet të jene të pajisura me sistemin e bllokimit të diferencialit, me përjashtim të akseve drejtues motorike, dhe, kur ka më shumë se një aks motorik, me sistemin e bllokimit të kutise se shperndarjes;

gj) Për tërheqesit e gjysmërimorkiove pozicioni i platformes tërheqëse duhet të respektojë, pa pasur nevojë për zhvendosje të saj, të gjitha kushtet teknike me ngarkese normale apo jonormale;

h) Pesha e rimorkiueshme, që sjell një peshë të përgjithshme të autotrenit ose të autoartikularit jo me të vogël se 44 tonë, duhet të tërhiqet nga tërheqesa me motor, me fuqi jo më të vogël se 259 kë.

3. Autotrenat dhe autoartikularët duhet të plotësojnë kushtet teknike të parashikuara për këtë kategori mjetesh, me përjashtim të korrigjimeve të mëposhtme:

a) pesha minimale e kapjes: jo me vogël se 28 për qind e peshes maksimale të kompleksit të mjeteve me 4 akse; jo me vogël se 40 për qind e peshes maksimale të kompleksit të mjeteve me 5 e me shume akse;

b) tara minimale: e një kompleksi mjetesh me 4 akse nuk duhet të jetë më e vogël se 16 tonë, ndërsa e një kompleksi mjetesh me 5 e me shume akse nuk duhet të jete me e vogël se 17.6 tonë;

4. Rimorkiot realizohen të paktën me dy akse, për ngarkesa brenda norme apo jashtenorme, për transportin eskluziv të makinave teknologjike. Mund të formohen gjithashtu edhe nga rimorkio dhe makina teknologjike të tërhequra, për ngarkesa normale apo jashtënorme, të caktuara për transportin e materialeve ose të pajisura (me shperndares rere, kripeshperndares etj), për të lejuar qarkullimin e mjeteve në rast debore ose akulli. Ato duhet të plotësojnë të gjitha kushtet teknike të caktuara për kategorine nderkombetare O4, sipas nenit 47, pika 2, shkronja “ç” e Kodit Rrugor. Kur kane pesha jashtenorme duhet, gjithashtu, të plotësojnë kushtet teknike të përcaktuara në nenin 9, pika 1, shkronjat “c.1” dhe “c.2”.

5. Gjysmërimorkiot kanë të paktën dy akse, për pesha jashtënorme, dhe për to vlejne të gjitha kushtet teknike të përcaktuara për gjysmërimorkiot e kategorise O4, si edhe ato të treguara në pikën 2, shkronjat “a”, “d”, “dh”, “e” dhe “ë”.

6. Normat sipas pikave 2, 3, 4 dhe 5 mund të modifikohen ose të integrohen nga ministri i Transportit, në lidhje me kërkesa specifike, të përcaktuara nga zhvillimi i teknikës se realizimit të makinave të ngarkim-transportit.

Neni 10.

Sistemet e sinjalizimit pamor (Neni 10-160 i Kodit Rrugor)

1. Transportet jashtenorme dhe mjetet ose komplekset e mjeteve jashtenorme, ku përfshihen edhe mjetet e ngarkim-transportit, kur qarkullojnë në rruge, jashtë limiteve të përcaktuara në nënet 61 e 62 të Kodit Rrugor, duhet të jene të pajisura, në rastet e treguara në pikat e mëposhtme, me sisteme sinjalizimi, pamor dhe ndriçues, përveç sistemeve pamore e ndriçuese, që duhet të kene në bazë të normave të kesaj rregulloreje.

2. Sistemi suplementar i sinjalizimit pamor, me drite të verdhe vezulluese mund të përbehet nga një ose dy sisteme, që përdoren kur e parashikon ky nen. Edhe kur mjete është i ngarkuar plotësisht, kendet e fushepamjes, sipas nenit 255 duhet të respektohen për çdo rast.

3. Keto sisteme mund të fiksohen në strukturën e mjetit ose mund të jenë të heqshme. Keto sisteme duhet të ndizen edhe kur nuk parashikohet përdorimi i sistemit sinjalizues, pamor e ndriçues, nga neni 150 i Kodit Rrugor, gjithashtu është i detyrueshem në çdo rast përdorimi njëkohësisht i dritave të pozicionit dhe i fenereve joverbues.

4. Mjetet jashtenorme, ku përfshihen dhe mjetet e ngarkim-transportit, duhet të jenë të pajisura gjithashtu me sinjalet e rrezikut, të cilat përcaktohen në akte të veçanta të ministrit të Punëve Publike dhe Transportit.

5. Pa përjashtuar normat e pikes 1, komplekset e mjeteve, të caktuara për transportin e vagonave hekurudhore, duhet të vendosin sinjalizimet e mëposhtme:

a) sistemet me drite të verdhe vezulluese, të vendosur mbi mjetin tërheqës. Sistemet duhet të jenë dy, larg njëra-tjetrës duke filluar nga profili gabarid tërthor i tërheqësit deri tek ai maksimal i vagonit që transporton i rritur me 0.20 m;

b) sinjalet e pasme, ndriçuese dhe pamore, të rimorkios se ngarkuar duhet të zhvendosen në përputhje me përmasën kufitare të pasme të vagonit hekurudhor;

c) mbi përmasën kufitare të pasme të vagonit hekurudhor. Gjithashtu duhet të vendoset një panel mbraparefleksues, me shirita të alternuar të bardha dhe të kuqe, me pjerresë 45°, me lartësi 0.30 m dhe gjerësi të barabartë me atë të vagonit hekurudhor. Paneli duhet të vendoset lart nga toka jo më pak se 0.40 m, të matur nga brinja e poshtme, dhe jo më lart se 1.40 m, të matur nga brinja e sipërme e tij.

6. Me udhëzim të ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, përcaktohen tipi, përmasat dhe karakteristikat e tjera të paneleve mbrapareflekues të të gjitha tipeve të tjera të mjeteve jashtenorme, ku përfshihen edhe mjetet e ngarkim-transportit, dhe të transporteve jashtenorme, si edhe karakteristikat e materialeve reflektuese.

Neni 11.

Automjete të caktuara për ndihmen e shpejte dhe për heqjen e mjeteve (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Automjetet, për të cilat flitet në nenin 10, pika 6 dhe në nenin 157, pika 2 të Kodit Rrugor e që janë caktuar për ndihmen e shpejte dhe për heqjen e mjeteve, emerohen automjete të veçanta për ndihmen në rrugë. Ato mund të pajisen me vinça gru (te tipit teleskopik), me cikrikë ose me sistem tjetër të ndihmes në rrugë dhe janë të kompletuar me atrecaturën e nevojshme për funksionimin e tyre. Mund të jenë realizuar me ose pa planngarkesë, me plan fiks ose të inklinueshem dhe pjesërisht të kalueshem nga automjetet. Për transportin e mjeteve me përmasa të kufizuara ose të pakufizuara, në gjendje levizjeje mund të kalohen disa prej limiteve të përcaktuara në nenin 61 dhe 62 të Kodit Rrugor.

2. Vinçi gru, i vendosur në automjetin e ndihmes në rrugë, kur është i pranishëm, mund të lejojë, përveç pozicionimit të një mjeti në planin e mundshëm të ngarkimit, edhe tërheqjen e këtij mjeti me një aks të ngritur dhe të mbajtur në këtë pozicion, nëpërmjet trekëndshave të posaçëm distancatorë, kraheve të mbledhshëm me forcë ose karrelave me një aks, që përbëjnë dhe atrecaturen e një automjeti të ndihmes në rrugë.

3. Në automjetet e ndihmes në rrugë lejohet vendosja e një ganxhe të një tipi të miratuar, që përdoret për kapjen e rimorkiove, për tërheqjen e automjeteve dhe për tërheqjen e rimorkiove të përcaktuara për transportin ekskluziv të mjeteve të demtuara ose që hiqen nga rruga dhe ngarkohen me mjetet e automjetit të posaçëm të ndihmes në rrugë. Këto rimorkio, kur caktohen ekskluzivisht për t'i shërbyer automjetit të ndihmes në rrugë, janë për qëllimet e nenit 202, rimorkio të përdorimit të vecantë.

4. Automjetet e ndihmes në rrugë janë subjekt i të gjitha normave konstruktive, të vlefshme për mjetet e së njëjtes peshë të përgjithshme të kategorisë N, të përcaktuar nga neni 47, pika 2, shkronja "c" e Kodit Rrugor, duke përjashtuar ato norma që bëjnë fjalë për ato karakteristika teknike që saktësohen si më poshtë:

a) shpejtësia maksimale e llogaritur nuk duhet të kalojë 130 km/orë, kur pesha e përgjithshme e mjetit nuk i kalon 3,5 tonë; 120 km/orë, kur pesha e përgjithshme e mjetit nuk i kalon 11,5 tonë; 110 km/orë, kur pesha e përgjithshme e mjetit i kalon 11,5 tonë;

b) dalja e përparme e mjetit (nga aksi i përparë) nuk duhet të kalojë 65 për qind të hapit (largësia ndërmjet akseve) me kusht që të mos ndryshohet kendra e fushepamjes origjinale të autotelajos; dalja e pasme (nga aksi i pasëm) nuk duhet të kalojë 85 për qind të hapit. Mjeti duhet të brendashkruhet në zonën e pengimit, sipas nenit 213;

c) daljet qofshin të përparme apo të pasme, duhet të sinjalizohen, në kahun gjatësor dhe tërthor të mjetit, për pjesën që del jashtë projekcionit në planin e tokës të gabariteve të autotelajos, me sisteme mbraparefleksive me shiritë të gjera 10 cm dhe me pjerresë 45°, me ngjyra të alternuara të bardhekuq. Për pjesën ekstreme të daljes, në kahun gjatësor, të formuar nga atrecaturat e levizshme të punës, siç janë karrukullat dhe të tjera të ngjashme me to, sinjalizimet reflektuese mund të kryhen me panela, me përmasa minimale 50 X 50 cm, të sinjalizuara si më sipër;

ç) nëqoftëse pjesa e përparme, e dalë, e matur nga qendra e timonit të drejtimit, i kalon të 2.5 m, qarkullimi në rrugë duhet të bëhet me shoqërimin e personelit të ndërmarrjes, i cili duhet të rrijë në kabine dhe të orientojë drejtuesin e automjetit, edhe duke zbritur në tokë dhe duke i paraprirë mjetit në kalimin e kryqëzimeve ose gjate futjes në karrexhate;

d) pjesa e dale, që formohet nga elemente me seksion tërthor të reduktuar me mbi 50 për qind në krahasim me seksionin tërthor të mjetit, duhet të paraqesë sipërfaqen me të ulët, në lartësi jo më të vogël se 1.80 m nga toka dhe duhet të sinjalizohet, për çdo lloj vlere të daljes, siç është përcaktuar në shkronjën "c" të kësaj pike;

dh) sistemi kundërngecës nuk është i detyrueshëm nëse funksioni i tij kryhet nga traret stabilizatormbajtës ose nga sisteme të tjera të ngjashme, mjaft që të paraqesë një faqe të pasme, me sipërfaqe të rrafshët, që u përgjigjet përmasave të përcaktuara sipas normave përkatëse në fuqi dhe që të mos i jetë ganxhuar ose të dale ndonjë organ i atrecatures së kompletimit teknik;

e)tërheqja e mjetit, që hiqet nga rruga ose që i jepet ndihmë në rrugë, lejohet me raport tërheqjeje me të madh se 1 dhe me kusht që tërheqja të kryhet sic është parashikuar në piken 2 ose me krah të ngurte, të sinjalizuar me shirita të alternuar bardhekuq mbraparefleksive; të respektohen peshat maksimale për aks dhe raporti minimal ndërmjet peshave, në aksin ose akset drejtuese dhe ato në aksin ose akset e pasme; të jete verifikuar, në keto kushte dhe në kushte të tjera, frytshmëria e sistemit të frenimit dhe atij të ndihmes. Krahu i ngurte duhet të beje pjese në sistemet e kompletit të atrecatures se mjetit, duhet të markohet nga konstruktori i automjetit dhe të sinjalizohet sikurse pjeset e dala, sipas shkronjës “c” me siper;

ë) daljet e mundshme, të përparme nuk duhet të pengojne fushepamjen nga vendqendrimi i drejtuesit të mjetit krahas fushepamjes se mjeteve të kategorise N; pashmeria nëpermjet pasqyrave për shikim mbrapa, duhet të jete në përputhje me normativat e Komunitetit European.

f) të gjitha pjeset e dala të kompletit të atrecatures, që mund të rrotullohen në çdo lloj plani, duhet të sigurohen në pozicionin që marrin gjate levizjes se mjetit në rrugë, me sisteme të sigurta mekanike ose hidraulike. Komandat hidraulike të sistemit apo sistemeve të punes të atrecaturave të ndryshme nuk duhet të vihen në levizje pa dashje nga drejtuesi i mjetit gjate levizjes në rrugë;

g)sistemi i punes duhet, gjithashtu, të jete i bllokuar me valvola në qarkun hidraulik ose me bllokues mekanike, në pozicionin e përcaktuar për levizje në rrugë, për vizita ose për prova.

Neni 12.

Llojet e autorizimeve të qarkullimit për mjetet jashtenorme dhe për transportet në kushte jonormale (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Autorizimi për qarkullimin e mjeteve dhe transporteve jashtenorme, për të cilët flitet në nenin 10, pika 6 të Kodit Rrugor, jane të tipeve të mëposhtme:

a) periodike, të vlefshme për një numër të pacaktuar udhetimesh, që kryhen brenda një periudhe të caktuar kohe;

b) shumefishe, të vlefshme për një numër të caktuar udhetimesh, që duhet të kryhen në data të paracaktuara ose në data të çfarëdoshme por brenda një periudhe të caktuar kohe;

c) njëfishe, të vlefshme për një udhetim të vetem, që duhet të kryhet në date të paracaktuar ose në date të çfarëdoshme, por brenda një periudhe të caktuar kohe. në rastin e fundit, data e kryerjes se udhetimit duhet të jepet në autorizim, e treguar nga i emërtuari, nga enti që leshon autorizimin. Kur për nevoja të tjera, të dokumentuara kerkuesi i autorizimit duhet të ndryshoje datën e udhetimit, data e re, që duhet të jete gjithmone brenda periudhes se autorizuar, duhet të shenohet në autorizim, përpara se të nisë udhetimi, nga enti që leshon autorizimet.

2. Autorizimi periodik leshohet kur plotesohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) mjetet dhe transportet jane jashtenorme vetem sipas kuptimit të nenit 61 të Kodit Rrugor
Rrugor;

b) ngarkesa e transportit jashtenorme del jashte mjetit vetem nga ana e pasme dhe jo me shume se 3/10 e gjatesise se mjetit me të cilin kryhet ky transport;

c) gjate gjithë periudhes kur autorizimi është i vlefshem, elementet, që jane objekt i transportit, përbehen, gjithmone, nga materiali i së njëjtës natyre dhe grupohen, gjithmone, në të njëjten tipologji objektesh;

ç) në të gjithë itinerarin është e garantuar, në çdo shtate planaltimetrike, një zone e lire minimale e mjetit dhe e ngarkeses se tij ndaj kufijve të korsise, jo me e vogel se 0.20 m për ane;

d) nuk është i pranishem asnjëri nga kushtet për të cilat është i nëvojshem shoqerimi nga policia apo shoqerimi teknik;

dh) mjetet dhe transportet jashtenorme hyjne brenda kufijve të kombinimeve përmasore që jane fiksuar, për çdo rruge apo pjese rruge, nga entet pronare të kesaj rruge, në përputhje me karakteristikat e trupit të rrugës, por që gjithmone nuk mund të jene me të medha se përmasat në vijim:

- lartesia 4.30 m, gjeresia 3.00 m, gjatesia 20.00 m;
- lartesia 4.30 m, gjeresia 2.50 m, gjatesia 25.00 m;

Keto vlera përbejne, nder të tjera, dhe kufijte përmasore të kombinacioneve të pranueshme për rrugët e klasifikuara të tipit A dhe B, sipas kuptimit të nenit 2, pika 2, të Kodit Rrugor.

3. Autorizimi shumefish leshohet me kusht që në çdo udhetim të mbeten të pandryshueshme të gjitha karakteristikat e transportit dhe të itinerarit, me përjashtim të atyre të përcaktuara në piken 7 në vazhdim, për mjete dhe për transporte që rezultojne jashtenorme, qofte sipas nenit 61 të Kodit Rrugor, për rastet që nuk trajtohen sipas pikes 2 me siper, qofte edhe vetem sipas nenit 62 të Kodit Rrugor apo bashkarisht sipas neneve 61 e 62 të Kodit Rrugor.

4. Në rastet kur nuk jane të pranishme kushtet e përcaktuara në pikat 2 dhe 3, me siper, leshohet vetem autorizim njëfish.

5. Për autorizimet e tipit periodik, me kusht që të mbetet e pandryshueshme natyra e materialeve dhe tipologjia e elementeve, pranohet e drejta për të ndryshuar përmasat e elementeve që jane objekt i transportit ose pozicionimi i tyre, në menyre të tille që të ndryshojne përmasat e transportit ose të mjetit, për rastet dhe brenda përmasave kufitare të lejuara nga leja e qarkullimit ose nga dokumenti i leshuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Sherbimeve të Transportit Rrugor ndermjet limiteve maksimale të fiksuara nga autorizimi dhe limitet e fiksuara nga neni 61 i Kodit Rrugor. Lejohet që të hyhet edhe brenda vete limiteve, me kusht që të garantohet respektimi, në çdo rrethanë ngarkimi, i të gjitha kushteve teknike të caktuara në nenin 16 dhe i të gjitha limiteve të mases se përcaktuar nga neni 62 i Kodit Rrugor.

6. Kerkeses për autorizim i duhet bashkëlidhur një deklarate përgjegjësie, e nënshkruar sipas formave ligjore, që përcakton respektimin, në çdo rrethanë ngarkimi, të të gjitha kushteve të tjera teknike të kërkuara në nenin 16 dhe të të gjitha limiteve të mases se përcaktuar nga neni 62 i Kodit Rrugor. Në autorizim jepet vetem tregimi i limiteve përmasore, maksimale të transportit.

7. Për autorizimin e llojit të njëfishte ose shumefishte, duke përjashtuar rastet kur nuk ndryshon natyra e materialeve dhe tipologjia e elementeve, lejohet mundesia e reduktimit të mases ose, i gjatesise se elementeve, që jane objekt i transportit, ose pozicionimi i tyre, në menyre të tille që të reduktojne masen apo përmasat e transportit brenda kufirit maksimal të 5 për qind, me limitin për përmasen gjatesore

deri 1.5 m, me kusht që të garantohet, në çdo rrethane ngarkimi, respektimi i të gjitha kushteve të tjera teknike, sipas nenit 16, si dhe limitet e masës që jep vete autorizimi ose, në rastet kur autorizimi nuk e parashikon, sipas nenit 62 të Kodit Rrugor. Për transportet jonormale vetëm në gjatësi, sipas kuptimit të nenit 61 të Kodit Rrugor, të autorizuar për një përmasë gjatësore brenda kufirit të 25 m, dhe që për të cilat, në kushtet e autorizimit, nuk parashikohet shoqërimi me polici rrugore, lejohet edhe mundësia për të reduktuar përmasën gjatësore të transportit, duke reduktuar, rrjedhimisht, edhe masën e tij deri në limitet e fiksuar nga neni 62 i Kodit Rrugor, duke hyrë edhe në vete përmasën limite.

8. Në rastet e tranzitimit të një automjeti të një transporti jonormal, për të cilin janë të nevojshme masa ose përkujdesje të veçanta, me synim ruajtjen e veprave rrugore të artit, enti pronar i rrugës mund të parashikojë një shërbim asistence teknike, të kufizuar në nderhyrje, të karakterit teknik në veprat rrugore të artit, duke përjashtuar nga ana tjetër çdo nderhyrje në qarkullimin rrugor apo për shoqërimin e automjeteve. Në rastet kur ky ent pronar nuk mund të sigurojë një shërbim të tillë, mund t'i besojë këtë një ndermarrjeje tjetër, edhe me kërkesën e autorizimbajtesit, e cila duhet të vertetohet me dokumente se i ka të gjitha mundësitë, në personel dhe atecaturë të përshtatshme teknike, për të kryer një shërbim të tillë, që, gjithsesi, duhet të kryhet nën mbikëqyrjen dhe përgjegjësinë e një tekniku të entit pronar të rrugës. Shpenzimet për asistencën teknike janë në ngarkim të subjektit që kërkon autorizimin për kryerjen e transportit.

9. Kur transporti kryhet për objekte të pandashme, tejkalimi ose tejkalimet e limiteve të përmasave gabarite, të përcaktuara nga neni 61 i Kodit Rrugor, nuk mund të jenë si rrjedhojë e vendosjes krahperkrah, mbivendosjes ose vendosjes gjatësore të këtyre objekteve.

10. Kur sistemimi i ngarkesës kushtëzon një dalje të përparme jashtë limitit të përmasës gabarite të automjetit, kjo dalje nuk duhet të pengojë pashmerinë e drejtuesit të mjetit.

Neni 13.

Kërkesat për autorizim (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Kërkesat për të marrë autorizimin e qarkullimit për mjetet jonormale apo që kryejnë transporte jonormale, duhet t'i paraqiten me shkrim entit pronar ose koncesionar të autostradës, rrugës shtetërore ose ushtarake dhe rrethëve për pjesën tjetër të mbetur të rrugëve, të pakten 15 dite përpara datës së fiksuar për transportin ose datës së fillimit të autorizimit të kërkuar.

2. Afatet kohore të pikës 1 me sipër mund të reduktohen për interesa publike, të deklaruar nga autoritetet përkatëse.

3. Në kërkesat për autorizim njëfish ose shumëfish mund të tregohen, me shenim të vecantë, maksimumi deri në 5 automjete rezervë për kryerjen e transportit, me kusht që:

- a) të jete dokumentuar aftësia e secilit kompleks mjeteesh për kryerjen e transportit;
- b) në rastet e transporteve jonormale në masë, të mbeten të pandryshuara ngarkesat që i transmetohen tokës prej secilit aks, sipas kushteve të ngarkesës

se autorizuar;

c) akset ndermjete të variojnë me një tolerancë 20 për qind dhe gjithsesi përcaktohet një diferencë jo më e madhe se 0.50 m;

ç) masa e përgjithshme e secilit mjet rezerve të mos jete më e madhe se masa e përgjithshme e mjetit të pare.

Autorizimi i dhene quhet i vlefshem për automjetin e pare tek ose për kompleksin e automjeteve të treguara në kërkesen për autorizim dhe zevendesimi i tij lejohet me kusht që i interesuari, kur do të përdore ndonjërin nga mjetet rezervë, përpara udhëtimit ose çdo udhëtimi, të njoftoje, me telegram ose fax, entin që leshon autorizimin, duke dhene karakteristikat kryesore të mjetit tek ose të kompleksit të mjeteve, që do të përdorë për transportin. Një kopje e njoftimit të mesiperm duhet të shoqeroje autorizimin, duke u bërë pjesë përbërëse e tij deri me skadimin e afatit.

4. Në kërkesat për autorizime të llojit periodik, duhet të tregohet vetem një tërheqes, ndersa për rimorkiot dhe gjysmërimorkiot mund të tregohen maksimumi 5 mjete rezerve, mjaft që të jete dokumentuar aftësia e tyre për të respektuar, në çdo kombinacion, të gjitha limitet e mases së përcaktuar nga neni 62 i Kodit Rrugor dhe limitet përmasore të fiksuara në autorizim.

5. Automjeti ose transporti jonormal prej lartesisë, që duhet të kapërcejë kalime në nivel me linja hekurudhore të elektrifikuara, duhet të marrë edhe autorizimin e DPH-së ose të enteve të tjera koncesionare, respektivisht për linjat shtetërore dhe ato në koncesion. Ky autorizim përmban garancinë për vazhdueshmerinë dhe sigurinë e shërbimit hekurudhor, si edhe të kapercimit.

6. Pa përjashtuar detyrimin për kontroll nga enti që leshon autorizimin, për mjetet dhe transportet jonormale prej lartesisë, kerkuesit e autorizimit duhet të verifikojnë dhe të deklarojnë se kanë kryer verifikimin dhe se në të gjithë itinerarin e parashikuar nuk ka linja elektrike, që kushtëzojnë një hapësirë të lire me të vogël se 0.4 m, dhe vepra arti, që kushtëzojnë një hapësirë të lire me të vogël se 0.2 m mbi gabaritin në lartësi.

7. Në kërkesen për autorizim, përvec të dhenave për identifikimin e kerkuesit dhe të aftësisë së ndermarrjes së tij, duhet të tregohet gjithashtu, si normë :

A) Për autorizim të tipit periodik:

a) një përshkrim i ngarkesës që përfshin natyrën e materialit me të cilin është realizuar dhe tipologjia e elementeve që e përbejnë, si edhe ambalazhi i mundshëm;

b) skema grafike gjatësore, tërthore dhe planimetrike, që paraqet mjetin ose kompleksin e mjeteve, duke përfshirë mjetet e mundshme të rezerves, me ngarkesë të parashikuar në pozicionin me të keq;

c) limitet përmasore maksimale për të cilat kerkohet autorizimi, që duhet të jene gjithsesi brenda limiteve të lejuar nga pronari apo koncesionari i rrugës; masa e përgjithshme dhe shpërndarja e ngarkesës në akse me ngarkesë të plote për konfigurimin me të keq të parashikuar, si edhe limitet e mases së përgjithshme dhe të pranueshme për aks, sipas kuptimit të nenit 62 të Kodit Rrugor;

rrugët dhe segmentet rrugore nga do të kalojë tranziti;

ç) periudha kohore për të cilën kerkohet autorizimi.

B) Për autorizime të tipit shumefish ose njëfish:

- a) një përshkrim të hollesishem të ngarkeses dhe të ambalazhit të saj;
- b) skemen grafike gjatesore, tërthore dhe planimetrike, që paraqet mjetin ose kompleksin e mjeteve, duke përfshirë mjetet e mundshme të rezervës, me ngarkesën e tij, limiti maksimal i përmasave, të masës së përgjithshme dhe shpërndarja e ngarkesave në akse, si bosh, ashtu edhe me ngarkesë, e cila i korrespondon limitit maksimal të masës. Kur kemi tejkalime të normave të nenit 62 të Kodit Rrugor, duhet të tregohen presionet e fryrjes së gomave dhe qendra e rendesës së ngarkesës komplekse, i vertetuar nga dokumenti përkatës i provës. Në rastet e transporteve jonormale, edhe sipas nenit 61 të Kodit Rrugor, i bashkëlidhet kërkesës edhe një deklaratë për brendashkrimin në kthesa në të gjithë itinerarin të mjetit ose kompleksit të mjeteve, firmosur nga një teknik ose edhe nga titullari ose juristi përgjegjës i kompanisë. Në rastet e transporteve jonormale edhe sipas nenit 62 të Kodit Rrugor, një deklaratë e ngjashme duhet të paraqitet për efekt të stabilitetit të veprave të artit.;
- c) rrugët dhe segmentet rrugore nga do të kalojë tranziti;
- ç) datë e udhëtimit apo e udhëtimeve me të cilat realizohet transporti dhe periudhat kohore në të cilat do të realizohen udhëtimi ose udhëtimet.

8. Kërkesa për autorizim, duhet të shoqërohet me një fotokopje të noterizuar të lejes së qarkullimit dhe librezës së automjetit, nga e cila rezultojnë përmasat dhe masat maksimale, të njohura si të lejueshme, dhe, në rastin e komplekseve të mjeteve, aftësitë e tërheqjes me rimorkio ose gjysmërimorkio. Kur nga dokumentet e sipërpermendura nuk rezultojnë ngarkesat maksimale për aks, keto duhet të certifikohen nga uzina prodhuese ose nga organi përkatës. Duhet, gjithashtu, të paraqitet, kur parashikohet, edhe fatura e pagesës së takses për shpenzimet shtesë të mirëmbajtjes së rrugës, sipas nenit 17, dhe shpenzimet, sipas nenit 18 të kësaj rregulloreje, me përjashtim të zerave të shpenzimeve, që mund të kontabilizohen dhe adebitohen vetëm në bilancin përfundimtar. Kjo faturë pagesë duhet t'i jepet entit që leshon autorizimin përpara tërheqjes së tij, me përjashtim të rasteve kur vete enti vendos ndryshe, mjaftonëqë ky vendim të jetë i njëjtë për të gjithë rrjetin rrugor të entit që leshon autorizimin. Kërkesës për autorizim duhet t'i bashkëlidhet gjithashtu kopja e autorizimit, sipas pikes 5, kur parashikohet, deklarata e verifikimit të linjave elektrike, sipas pikes 6, kur parashikohet; deklarata e respektimit të kushteve teknike, sipas nenit 16 dhe e limiteve të përcaktuara të masës, sipas nenit 62 të Kodit Rrugor.

9. Kërkesa për autorizim e paraqitur nga ndermarrjet koncesionare të shërbimit të transportit në rrugë të vagonave hekurudhore, do të shoqërohet nga kopja e lejes së qarkullimit të tërheqësve dhe të rimorkiove të autorizuara nga zyra përkatëse e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

10. Për rastet e parashikuara nga nenet 97 e 98 të Kodit Rrugor, kërkesat për autorizim, të paraqitura nga ana e firmave konstruktuese të mjeteve që i kalojnë limitet, sipas neneve 61, 62, 103 dhe 113 të Kodit Rrugor, në vend të dokumentacionit përkatës të mjeteve, mund të shoqërohen me një deklaratë, të nënshkruar nga përfaqësuesi ligjor i firmës konstruktuese, të noterizuar, që përmban karakteristikat teknike të treguara më lart dhe një projekt të plote të mjetit. Ky dokumentacion duhet të plotësohet edhe me kopjen e certifikates së targës së proves ose të fletës së udhëtimit që shoqëron targat provizore sipas nenit 244 të kësaj rregulloreje.

11. Kërkesat për autorizim duhet të nënshkruhen nga përfaqësuesi ligjor i shoqërisë ose i ndermarrjes së transportit ose nga pronari i mjetit, që, në rastet e transporteve për

të tretet, duhet të deklarojë se plotëson të gjitha kërkesat dhe se ka të gjitha autorizimet e duhura. Për shoqëritë konstruktuese, sipas pikes 10 me sipër, kjo deklarate nuk është e nevojshme.

12. Transportuesit e huaj, që kërkojnë të qarkullojnë në territorin kombëtar me mjete ose komplekse mjetesish jonormale, të regjistruara jashtë shtetit, ose që kryejnë transporte jonormale, duhet të nxjerrin një dokument teknik, të leshuar nga organet përkatëse, me kërkesë të të interesuarit, sipas modelit të fiksuar nga Ministria e Transportit.

Neni 14.

Kërkesat për rinovimin e autorizimit (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Autorizimet janë të rinovueshme, kundrejt kërkesës, jo më shumë se tri here, deri në një periudhë vlefshmerie jo më shumë se dy vjet në total, kur të gjitha të dhënat, që

i referohen mjetit, ngarkesës së tij dhe itinerarit rrugor, kanë mbetur të pandryshueshme.

2. Kërkesa për rinovimin e autorizimit duhet të shoqërohet me:

- a) një kopje të autorizimit të mëparshëm ;
- b) një deklarate të mbajtësit të autorizimit, ku të deklarohet se mbeten të pandryshuara të gjitha kërkesat për të cilat është leshuar ky autorizim;
- c) një fature të pagesës së takses për shpenzimet shtesë të mirëmbajtjes dhe për shpenzimet, sipas nëneve 17 dhe 18 të kësaj rregulloreje;
- ç) një fotokopje të lejes së qarkullimit dhe të librezës së mjetit.

3. Me rinovimin e autorizimit enti pronar ose koncesionar i rrugës ka të drejtën të shtojë ose përshtasë kushtet teknike të përmbajtura në autorizimin origjinal.

Neni 15.

Kushtet për marrjen e autorizimit (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Në kushtet për marrjen e autorizimit janë përcaktuar kërkesat teknike, të gjykuara të përshtatshme për të ruajtur pasurinë rrugore dhe sigurinë e qarkullimit dhe, në vecanti, itineraret që duhen ndjekur ose shmangur, kufizimet e shpejtesie që duhen respektuar, nevoja ose jo për shoqërim teknik për raste kur nuk parashikohet nga rregullorja e qarkullimit rrugor e shoqërimit nga policia rrugore, periudhat kohore të mundshme (oraret ose ditët), për të cilat autorizimi nuk është i vlefshëm, mënyrat e ecjes në rrugë, qëndrimi dhe strehimi i mjetit ose i kompleksit të mjeteve. Qëndron në fuqi detyrimi që sistemimi i ngarkesës të bëhet i tillë që të shmange humbjen e ngarkesës, sipas kuptimit të nenit 162 të Kodit Rrugor. Autorizimi duhet të përmbajë, gjithashtu, edhe kushte teknike që, në raste debore, akulli, mjegulle apo pashmerie të dobët, mjeti të mund të largohet përkohësisht nga rruga dhe të çohet në zonën me të afërt, të përshtatshme.

2. Në rrugë, edhe përkohësisht me një korsë për kahje levizjeje, në rastet e transportit ose të mjetit jonormal me gjerësi më të madhe sesa korsia, si edhe në pjesët e rrugës në këthese, ku transporti me gabaritet e tij e kalon gjerësinë e korsisë, qarkullimi duhet

të kushtezohet me njëkalim të alternuar për segmente të shkurtra, rruge e rregulluar me drejtim të trafikut nga policia rrugore.

3. Shoqerimi parashikohet kur verifikohet vetem njëri nga kushtet e mëposhtme:

a) gjerësia e korsise është më e vogël se 3.5 m, për mjetet ose transportet që janë normale edhe në gjërësi dhe më e vogël se 3.0 m për mjetet ose transportet që nuk janë jonormale në gjërësi;

b) sipërfaqja e zene nga mjete ose nga transporti jonormal është më e madhe se gjerësia e korsise së levizjes, shkurtuar me 20 cm, në lidhje me ecurinë planimetrike të itinerarit;

c) mjete ose transporti jonormal ka gjërësi më të madhe se 3 m;

ç) mjete ose transporti jonormal ka gjatësi më të madhe se 25 m;

shpejtësia e lejuar është më e vogël se 50 km/orë në rrugët e tipit A dhe B, 30 km/ore në rrugët e tjera;

dh) ngarkesa paraqet një dalje të pasme më të madhe se 3/10 e gjatësisë së mjetit.

4. Duke lene në fuqi kushtet e mësipërme të pikës 3 parashikohet shoqerim teknik:

a) në rrugët ose segmentet rrugore të tipit A dhe B, me tri korsi, për mjete ose transporte jonormale, me gjërësi deri në 4.2 m dhe/ose me gjatësi deri në 35 m;

b) në rrugët ose segmentet rrugore të tipit A dhe B me dy korsi, për mjete ose transporte jonormale, me gjërësi deri në 3.8 m dhe/ose me gjatësi deri në 30 m;

c) në rrugët ose segmentet rrugore të tipit C dhe D me më shumë se një korsi për drejtim levizjeje, për mjete ose transporte jonormale, me gjërësi deri në 3.6 m dhe/ose me gjatësi deri në 28 m;

ç) në rrugët ose segmentet rrugore me një korsi të vetme për drejtim levizjeje, për mjete ose transporte jonormale, me gjërësi deri në 3.3 m dhe/ose me gjatësi deri në 27 m.

5. Parashikohet shoqerimi nga policia rrugore kurpërmasat e mjetit ose të transportit jonormal i kalojnë kufijtë e vlerave të treguara në pikën 4 dhe për rastet e pikës 2 të këtij neni.

6. Kur ndermarrja është e autorizuar të përdoret shoqerimin teknik, në kushtet përkatëse tregohen: ndalimi për të ngarkuarit me shoqerimin teknik i përdorimit të sinjaleve apo nderhyrje të drejtpërdrejta në rregullimin e trafikut; detyrimi për të respektuar sinjalizimin rrugor dhe kushtet teknike për përdorimin e sistemeve të sinjalizimit pamor dhe ndriçues; menyra e drejtimit të mjeteve të shoqerimit. Shoqerimi teknik mund të zbatohet drejtpërdrejt prej ndonjeres prej ndermarrjeve të interesuara për transportin me automjetet, që ka në dispozicion ose mund t'u besohet ndermarrjeve të specializuara. Në të dyja rastet ndermarrjet duhet të jenë të pajisura me autorizimet për kryerjen e shërbimit të shoqerimit teknik dhe personeli i shoqerimit duhet të jetë i pajisur me dëshmitë e aftësisë përkatëse. Me udhëzim teknik, të miratuar nga ministri i Transportit dhe në marrëveshje me ministrin e Rendit Publik, përcaktohen kërkesat dhe mënyrat për lejimin e ndermarrjeve për kryerjen e shoqerimit teknik dhe për aftësimin e personave që do të kryejnë shoqerimin teknik. Me të njëjten udhëzim teknik përcaktohen sistemet shtesë me të cilat duhet të pajisen automjetet që përdoren në shoqerimin teknik dhe mënyrat e zbatimit të këtij shërbimi. Autorizimi për zbatimin e shërbimit të shoqerimit teknik nga ndermarrjet dhe certifikimi për aftësinë profesionale të personave të ngarkuar me këtë shoqerim, leshohen nga Ministria e interesuar për këtë lloj transporti.

7. Për shoqerimin e siguruar nga policia rrugore, jane në ngarkim të të interesuarit të gjitha shpenzimet e përcaktuara nga rregullorja përkatëse e Ministrise se Rendit Publik .

8. Drejtuesi ose përgjegjesi i shoqerimit është i detyruar të verifikojë se tranzitimi nëpër vepra arti i transportit ose i mjetit jonormal në peshët, të kryhet në menyre të tille, që në asnjërën nga veprat e artit ose në kampata të veçanta të viaduktit të mos kete mjet ose transport tjeter jonormal.

9. Në çdo rast, kushtet teknike të autorizimit u nënshtrohen plotesisht, gjate kalimit, detyrimeve dhe kufizimeve vendore, të vendosura nëpermjet sinjalizimit rrugor ose urdhëresave vendore në fuqi.

10. Në autorizimet njëfishe ose shumefishe duhet të shenohen, para se të filloje udhëtimi, ora dhe dita e kryerjes se çdo udhëtimi dhe autorizimi, në fund të afatit të tij duhet të dorezohet tek enti që e ka leshuar .

11. Në rastet kur në kerkesen për autorizim është parashikuar përdorimi i mjeteve rezerve, në përputhje me dispozitat e nenit 13, pika 3, entit që leshon autorizimin duhet t'i komunikohen para fillimit të udhëtimit me telegram ose fax, numrat e targës dhe karakteristikat kryesor të dokumentit të qarkullimit të mjetit me të cilin fillon udhëtimi.

12. Në qoftë se njoftimi i parashikuar në piken 10 nuk rezulton i regjistruar në dokumentin e autorizimit, dhe në qoftë se njoftimi sipas pikes 11 nuk i është bashkëlidhur vete dokumentit, transporti jonormal quhet i paautorizuar. Në raste të tilla, të verifikuara nga policia rrugore, subjekti i nënshtrohet të gjitha pasojave që rrjedhin nga një transport i paautorizuar. Në fund të udhëtimit, gjate të cilit është verifikuar shkelja, autorizimi duhet t'i kthehet zyres që e ka leshuar ate.

13. Dokumentet e autorizimit, në origjinal, të cilat duhet të ruhen në gjendje të mire, duhet ta shoqerojne mjetin gjate qarkullimit të tij në një regjim transporti jonormal dhe nuk duhen, në asnje menyre, të vihet dore në to; në rast të tille bëhet anulimi i menjëhershëm i autorizimit.

14. Në dokumentet e autorizimit duhet të shënohen nga organet e policise rrugore, mosrespektimi i kushteve të autorizimit ose i shkeljeve të Kodit Rrugor, si pasojë e të cilave vjen pezullimi i lejes se drejtimit të mjetit të transportuesit që me verifikimin e shkeljes se pare. Organet e policise rrugore njoftojne për kete entin pronar të rrugës dhe shoqaten e autotransportuesve. Titullari i autorizimit duhet, që, në rastet e mesiperme, t'i kthejë menjehere autorizimin entit pronar të rrugës.

15. Transporti jonormal, i kryer me komplekse të përbera nga një ose me shume tërheqes, me dy ose me shume rimorkio mund të autorizohet vetem me kusht që aftesia për qarkullim e ketyre komplekseve të jetë e çertifikuar me dokumente të posaçme, të leshuara nga organi përkatës.

16. Transportet jonormale mbi peshe mund të autorizohen me kusht që të plotesojnë limitet e peshes maksimale, të përgjithshme ose për aks, të pranuar për çdo mjet, që rezulton nga dokumentacioni i leshuar nga organi përkatës ose nga leja e qarkullimit e libeza e mjetit, si edhe, për rastin e komplekseve, me njësi, vendosja e të cilave rezultonë nga dokumentet e sipërpërmendura.

17. Me urdherese të ministrit të Puneve Publike dhe Transportit mund të përcaktohen dispozita të veçanta, përjashto sa është parashikuar në nenin 136, pika 2, të Kodit Rrugor, për transportet jonormale ose për mjete jonormale ushtarake, me kerkese të entit përkatës ushtarak dhe në marrëveshje me entin pronar të rrugës, ose përsa u përket transporteve jonormale, ose me mjete jonormale që kryhen nga Sherbimi Kombetar i Mbrojtjes Civile në raste emergjence.

Neni 16.

Kohezgjatja e autorizimeve (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Autorizimet e tipit të njëfishte ose shumefishte nuk mund të leshohen për një periudhe me të gjate se deri në tre muaj.
2. Autorizimet e tipit periodik nuk mund të leshohen për një periudhe me të gjate se gjashte muaj. Për karrelet hekurudhore, makinat bujqesore dhe makinat teknologjike autorizimi ka vlefshmeri njëvjeçare.
3. Autorizimet e lehuara nga entet pronare ose koncesionare të autostradave kane si norme një vlefshmeri njëvjeçare dhe gjithsesi jo me shume se një vit.
4. Është e drejte e administrates që e leshon ate të tërheqe ose të pezulloje veprimin e çdo autorizimi, në çdo çast, kur rezulton i papershtatshem në drejtim të ruajtjes se mbistrukturave rrugore, të stabilitetit të veprave të artit, sigurise se qarkullimit dhe ruajtjes se mjedisit.
5. Është detyrim i titullarit që lëshon autorizimin të verifikojë, përpara udhëtimit, kalueshmerine e rrugës ose të segmenteve rrugore, jane objekt i autorizimit.

Neni 17.

Taksa e zhdemtimit të rrugës (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Masa e takses se zhdemtimit që i jepet entit pronar të rrugës për përdorim me të madh të saj nga kalimi mjeteve ose transporteve jonormale, llogaritet nga Ministria e Transportit në bashkepunim me Ministrine e Financave, memënyrat e Tabeles I.1, I.2, I.3, që jane pjese përbërëse të kesaj rregulloreje.
2. Për vertetimin e pageses sherben fatura përkatëse që shoqeron autorizimin. Në rastet kur enti që leshon autorizimin nuk është pronar ose koncesionar i rrugës nga kalon tranziti, kryhet transferimi, në kohen e duhur, i shumave të marra në favor të entit përkatës.
3. Në rastet e segmenteve autostradale të përseritshme dhe pa hyrje-dalje të kontrolluara, taksa e zhdemtimit llogaritet sipas udhezimit të pikes 1 të këtij neni.
4. Në rastet e mjeteve dhe të transporteve jonormale, që përshkojne rrjetin rrugor të disa rretheve, për të cilat është parashikuar një pagease konvencionale e takses se zhdemtimit, ajo u ndahet rretheve në pëpjestim me gjatesine e pjeseve përkatëse rrugore të itinerarit të kryer, sipas tregimit në autorizim.

5. Lejohet vleresimi konvencional i takses se zhdemtimit për mjetet e transportit të vagonave hekurudhore si edhe i makinave teknologjike dhe i automjeteve të përdorimit të veçantë kur, në çastin e kërkeses për autorizim me afat kohor, kerkuesi i autorizimit nuk është në gjendje të përcaktojë kilometrazhin që do të kryejë në tërësi, itineraret e veçanta dhe ngarkesën e mundshme për çdo transport të veçantë.

6. Vleresimi konvencional i takses se zhdemtimit, referuar periudhës së një viti dhe masës komplotive të mjetit, e cila rezultonë nga leja përkatëse e qarkullimit, kryhet si më poshtë:

- a) makina bujqesore dhe makina teknologjike të afta për t'u ngarkuar:
 - deri 20 tonë: 100000 lekë; (njëqind mijë)
 - mbi 20 tonë deri 33 tonë: 150000 lekë; (njëqindpesëdhjetë mijë)
 - mbi 33 tonë deri 56 tonë: 250000 lekë; (dyqindpesëdhjetë mijë)
- b) makina bujqesore dhe makina teknologjike të pa afta për tu ngarkuar:
 - deri 20 tonë: 30000 lekë; (tridhjetë mijë)
 - mbi 20 tonë deri 33 tonë: 50000 lekë; (pesëdhjetë mijë)
 - mbi 33 tonë deri 56 tonë: 100000 lekë; (njëqind mijë)
 - mbi 56 tonë deri 70 tonë: 150000 lekë; (njëqindpesëdhjetë mijë)

c) mjete për përdorim të veçantë të pajisura me autogru e të tjera të ngjashme, kanë të njëjtat vlera me mjetet e kualifikuara si makina ndertimi. Për mase më të mëdha se 56 tonë taksa rritet me 5000 lekë (pesë mijë) për çdo tonë më tepër.

ç) 200 lekë për udhëtim për komplekset, e që transportojnë vagona hekurudhore me dy akse, brenda masës maksimale 40 tonë të vagonit, dhe 1250 lekë për udhëtim për komplekset, që transportojnë vagona hekurudhore me katër akse, brenda masës maksimale 80 tonë të vagonit. Për këto arsye, kerkuesit e autorizimit duhet që me paraqitjen e kërkesës, nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme të Hekurudhave ose administratës koncesionare apo të drejtimit, të derdhë çdo tre muaj takson përkatës, të vertetuar nga ndermarja apo koncesionarët e sipërpermendur. Si alternativë, Drejtoria e Përgjithshme e Hekurudhave, administrata koncesionare apo e drejtimit merr masë për të derdhur shumën e caktuar në muajin e parë pasues të tremujorit për të dyja llojet e vagonave. Në një rast të tillë kerkuesi i autorizimit është i zhveshur nga detyrimi për pagesën e kësaj takse në çastin e paraqitjes së kërkesës.

7. Vleresimet konvencionale sipas shkronjave "a", "b", "c" të pikës 6 të këtij neni, me kërkesë të kerkuesit të autorizimit, mund të derdhen me keste jo më të vogla se 1/3 e sasisë vjetore. Në këto rast autorizimi do të ketë vlerë të përkohshme, në varësi të shumës së kestit të derdhur. Si alternativë, kerkuesi i autorizimit mund të kërkojë zbatimin e dispozitave të pikave 1 dhe 2 të këtij neni. Vlera e takses së zhdemtimit, edhe pse e përcaktuar në mënyrë konvencionale, është e detyrueshme vetëm për mjetet që i tejkalojnë masat e përcaktuara në nenet 62 dhe 103 të Kodit Rrugor.

8. Vlerat e përcaktuara sipas pikës 7 derdhen në rastet kur kemi rrugë shtetërore dhe rrugë të tjera, në masën 7/10 për administratën e rrethit dhe 3/10 për administratën e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, përgjegjëse në territorin operativ.

9. Në keto raste, në kërkesat drejtuar dy enteve të interesuara duhet të tregohet itinerari që i intereson njërit dhe tjetrit ent, si edhe faturat e pagesave të kryera.

10. Pagesa e takses së zhvendimit për mjetet sipas pikes 6, do të kryhet në masen X/12 të të gjithë detyrimit vjetor, respektivisht muajve të vlefshmerisë së autorizimit.

11. Vlerat e taksave të llogaritura sipas pikes 6 përcaktohen me udhëzimin e Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit dhe Ministrisë së Financave, në përputhje me variacionet e indeksit ISTAT.

12. Dispozitat e këtij neni, me përjashtim të pikave 1, 2 dhe 3, nuk zbatohen për autorizimet e leshuara nga entet koncesionare të autostradave.

Neni 18.

Tarifat e pagesave për kerkuesin e autorizimit (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Jane në ngarkim të kerkuesit të autorizimit shpenzimet e mundshme për mbikëqyrjen teknike të vendit, verifikimet për kalueshmerinë e itinerarit dhe punimet e mundshme të përforcimeve të nevojshme dhe, kur kërkesa i drejtohet shoqërive koncesionare të autostradave, edhe shpenzimet për praktiken administrative të marrjes së autorizimit.

2. I jepet e drejta entit pronar ose koncesionar të kerkojë kryerjen e një police siguracioni të veçantë ose të një kontrate dorezanie, sipas zgjedhjes së kerkuesit të autorizimit, që garanton demet e mundshme që mund të shkaktohen në rrugë ose pjeset që i përkasin rrugës, si edhe personave ose objekteve në varesi të tranzitit të transportit ose mjeteve jonormale. Në çastin e marrjes së autorizimit, kerkuesi i tij është i detyruar të paraqesë një kopje të policës së siguracionit ose të deklarates së shoqërisë së siguracionit, ose kopje të police së dorezanie për garantimin e dëmeve të mundshme.

Neni 19.

Azhurnimet (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Administratat e rretheve marrin masa për të mbajtur të azhurnuara e rezultatet e Regjistrit Kombëtar të rrugëve për zonën që ato mbulojnë, duke pasqyruar të gjithë informacionin e nevojshëm për leshimin e autorizimeve në kohën e duhur për tranzitimin e mjeteve dhe të transporteve jonormale në rrugët e rrethit. Gjithashtu i takon administratës së rrethit të bëjë azhurnimet e nevojshme për të dhënat e autorizimeve që leshon.

4 - SHERBIMET E POLICISE RRUGORE DHE KONTROLLEVE TË TJERA NE RRUGE

Neni 20.

Bashkërendimi i shërbimeve të policisë rrugore - Dhenia e informacioneve (Neni 11 i Kodit Rrugor)

1. Përgjegjësitë e bashkërendimit të shërbimeve të policisë rrugore, sipas nenit 11, pika 3, të Kodit Rrugor janë të Ministrisë së Rendit Publik, nëpërmjet urdheresave që leshon.

2. Kryerja e shërbimit të shoqërimit për mjetet dhe transportet jonormale i është ngarkuar policisë rrugore. Kryerja e shërbimit të shoqërimit për mjetet dhe transportet jonormale ushtarake i është ngarkuar armës së policisë ushtarake. Për kryerjen e një shërbimi të tillë zbatohet neni 15, pikat 5 dhe 7.

3. Për marrjen e informacionit sipas nenit 11, pika 4, të Kodit Rrugor, të interesuarit duhen t'i drejtohen drejtpërsëdrejt ose me poste rekomande seksionit të shërbimit të policisë rrugore, të funksionarit ose agjentit që ka proceduar me zbulimin e aksidentit.

4. Shëbimi i policisë rrugore është i detyruar të japë, pas pageses paraprake për shpenzimet e mundshme, informacionin e kërkuar sipas dispozitave ligjore në fuqi.

5. Në rastet kur aksidenti ka shkaktuar vdekjen e personave, informacioni jepet pasi është marrë miratimi paraprak i autoritetit gjyqësor përkatës.

6. Në qofte se nga aksidenti janë plagosur persona, informacionet jepen në varesi të procedurës penale, me autorizimin paraprak të autoritetit gjyqësor, ose nëpërmjet një vertetimi të bërë nga i interesuari dhe të leshuar nga autoriteti i mesipërm me skadimin e afatit të nëvojshëm të parashikuar për të bërë ankesë.

Neni 20/1

Sistemi i të dhënave të aksidenteve rrugore (neni 11 i Kodit Rrugor)

1. Sistemi i të dhënave të aksidenteve rrugore (SDA) shërben për mbledhjen, për përpunimin, për ruajtjen, për shpërndarjen dhe për përdorimin e të dhënave të aksidenteve rrugore në të gjithë rrjetin rrugor shqiptar, si pjesë integrale e sistemit të menaxhimit të sigurisë rrugore.

2. Ky sistem është ndërtuar mbi bazën e një programi kompjuterik *Microsoft Office Access* dhe shoqërohet nga manuali i përdorimit (manuali për futjen e të dhënave dhe manuali për analizën e të dhënave), që i bashkëlidhet rregullores.

3. Mbledhja e të dhënave bëhet nga shërbimet e policisë rrugore që operojnë në vendngjarje, duke plotësuar formularin e miratuar të aksidentit (Shtojca 1. Raporti i aksidentit rrugor). Pasi kontrollohen, të dhënat e hedhura i dërgohen Drejtorisë së Policisë Rrugore, në Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit, në formë elektronike, brenda ditës, ndërsa raportet e aksidenteve të muajit dërgohen brenda datës 5 të muajit pasardhës.

4. Drejtoria e Policisë Rrugore, pasi kontrollon të dhënat e administruara zyrtarisht me ato të dërguara në rrugë elektronike gjatë muajit, duke rakorduar me të dhënat e urgjencave shëndetësore të Spitalit të Traumës, Tiranë, të emergjencave civile, të mjekësisë ligjore, enteve pronare të rrugës dhe autoritetit të sigurimeve, ia dërgon ato, në rrugë elektronike, brenda datës 10 të muajit pasardhës,

Drejtorisë së Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore, në ministrinë përgjegjëse për transportin.

5. Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore, mbështetur në programin SDA, përpunon të dhënat e marra nga Policia Rrugore dhe bën analizën e shkaqeve të ndodhjes së aksidenteve rrugore, me qëllim që ato të përdoren:

- nga policia rrugore, për ndërmarrjen e veprimeve për përmirësimin e sigurisë rrugore në ato vende ku kanë ndodhur aksidente rrugore;

- nga vetë Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore, për përcaktimin e pikave të zeza dhe krijimin e hartës digjitale;

- nga autoritetet përgjegjëse të rrugëve, për marrjen e masave në përmirësimin e infrastrukturës rrugore, kur kjo dëmtohet, si dhe në përmirësimin e pikave të zeza;

- nga organizma të tjerë, të përfshirë në sigurinë rrugore, për hartimin e planeve të veprimit dhe për zbatimin e tyre, me qëllim përmirësimin e situatës.

BAZA E TË DHËNAVE TË AKSIDENTEVE RRUGORE

Manual për analizën e të dhënave

1. Parathënie

Të pasurit në dispozicion i të dhënave të aksidenteve rrugore, është një domosdoshmëri për çdo sistem të menaxhimit të sigurisë rrugore. Të dhënat e azhurnuara të aksidenteve janë të nevojshme për identifikimin e problemeve të sigurisë rrugore dhe për ngritjen e informacionit publik. Të dhënat e aksidenteve janë një element vendimtar për çdo ndërhyrje të sigurisë rrugore, me qëllim parandalimin e aksidenteve rrugore.

Por nuk janë vetëm përshkrimi i rrethanave të aksidentit të nevojshme. Ndihma e faktorëve të tillë, si: karakteristikat e rrugës dhe të trafikut, parametrat e mjeteve lëvizëse, informimi për personat e përfshirë në aksident, duhet të jenë të regjistruara po aq mirë.

Sistemi i të dhënave të aksidenteve (SDA) zbatohet për të gjithë rrjetin rrugor shqiptar.

Programi bazohet në kompetencën e policisë rrugore, për të kryer një hetim të aksidentit, si dhe një raport mbi rrethanat e aksidentit. Të dhënat e hedhura përpunohen dhe analizohen, me qëllim që:

- të përdoren nga vetë policia për plane strategjike në marrjen e veprimeve për të përmirësuar sigurinë rrugore;

- të përdoren nga organizma të tjerë përgjegjës për sigurinë rrugore për hartimin dhe zbatimin e strategjive gjithëpërfshirëse;

- të përdoret nga entet pronare të rrugëve; si dhe nga institucione të tjera të përfshira në sigurinë rrugore.

Mbledhja e të dhënave bëhet nga shërbimet e policisë rrugore që operojnë në vendndodhje duke plotësuar raportin e aksidentit rrugor.

Për të bërë një analizë efektive, për të nxjerrë konkluzione sa më të sakta, nga të dhënat është e nevojshme që të plotësohen këto kërkesa thelbësore:

- saktësia (për të përshkruar saktësisht parametrat e veçantë);

- kompleksiteti (për të përfshirë të gjitha veçoritë brenda sistemit të dhënë);

- disponueshmëria (që të jenë të disponueshme nga të gjithë përdoruesit);

- njëtrajtshmëria (për t'u përdorur përcaktime standarde).

Parametri i fundit (njëtrajtshmëria) është i një rëndësie të veçantë për krahasimet. Edhe në nivel kombëtar është e rëndësishme që edhe përcaktimet lokale të përputhen me ato kombëtare.

Shumë studime të sigurisë rrugore janë të drejtuara në përmirësimin e cilësisë së parametrave të rrugëve. Problemi më i madh kur drejton këto studime është përcaktimi i vendndodhjes së saktë të aksidentit. Si pasojë, disponueshmëria e një metode lokalizimi, është një element kryesor për çdo sistem informimi rrugor. Pa një njohuri të besueshme të vendndodhjes së aksidentit dhe pa të dhëna të përshtatshme, mundësitë për të zgjidhur tëmetat lokale janë të limituara.

Një pikë rreziku (*blackspot*) është një term që përdoret në menaxhimin e sigurisë rrugore për të përcaktuar një vend ku aksidentet janë të përqendruara. Pa një lokalizim të saktë të aksidenteve rrugore, specialistët e sigurisë rrugore, nuk janë në gjendje të gjejnë dhe të trajtojnë me efektivitet pikat e rrezikut në rrjetin e tyre të rrugëve. “Lokalizime të pasakta” do të thotë identifikime të gabuara dhe humbje në kohë dhe në anën financiare.

2. Përkufizime

“Ngjarje rrugore”, ngjarje që ndodh në një rrugë publike ose në një rrugë private në të cilën publiku ka të drejtën e aksesit. Përfshin të paktën një automjet në lëvizje me të paktën një person të plagosur apo të vrarë, si dhe ato vetëm me dëme materiale, të raportuar nga shërbimet e policisë rrugore.

“Ngjarje rrugore vetëm me dëme materiale”, ngjarje që ndodh në një rrugë publike ose në një rrugë private në të cilën publiku ka të drejtën e aksesit. Përfshin të paktën një automjet në lëvizje, vetëm me dëme materiale, të raportuar nga shërbimet e policisë rrugore.

“Aksident rrugor”, ngjarje që ndodh në një rrugë publike ose në një rrugë private në të cilën publiku ka të drejtën e aksesit. Përfshin të paktën një automjet në lëvizje me të paktën një person të plagosur apo të vrarë, të raportuar nga shërbimet e policisë rrugore. “Personi i vrarë në 30 ditë”, vdekja brenda 30 ditëve për shkak të aksidentit rrugor. “Aksident fatal”, aksidenti me të paktën një person të vrarë ndërmjet personave të tjerë të përfshirë, pavarësisht nga serioziteti i plagosjes.

“Aksident me plagosje”, aksidenti me të paktën një person të plagosur ndërmjet personave të përfshirë, pa specifikimin e llojit të plagosjes.

“Aksident me plagosje të rënda”, aksidenti që ka sjellë si pasojë gjymtimin, shëmtimin ose çdo dëmtim tjetër të përhershëm të shëndetit, ndërprerjen e shtatzënisë ose ka qenë i rrezikshëm për jetën në çastin e shkaktimit të tij.

“Aksident me plagosje të lehta”, aksidenti që ka shkaktuar te personat e përfshirë, paaftësi të përkohshme më tepër se 9 (nëntë) ditë.

“I panjohur”, aksidenti për të cilin nuk raportohet serioziteti i plagosjes në mesin e personave të përfshirë.

“Përplasje këndore”, përplasje ndërmjet automjeteve që lëvizin. Automjeti i parë ka një pikë përplasjeje anësore, automjetet e tjera kanë një pikë përplasjeje ballore.

“Përplasje zinxhir”, përplasje ndërmjet më shumë se dy automjeteve që lëvizin. Automjeti i parë ka një pikë përplasjeje të pasme, automjeti tjetër ka një pikë përplasjeje ballore, e kështu me radhë dhe për automjetet e tjera që vijnë pas.

“Përplasje me kafshë”, përplasje ndërmjet automjeteve dhe kafshëve.

“Përplasje me pengesën”, përplasje ndërmjet automjetit në lëvizje dhe pengesës, në ose jashtë rrugës. “Pengesë fikse ose në lëvizje” përfshin pemë, postera, barrierat e sigurisë, pjesë të infrastrukturës rrugore ose ndërtime të ndryshme etj.

“Përplasje me makinë të parkuar”, përplasje ndërmjet mjetit që lëviz dhe automjetit të parkuar.

“Përplasje me këmbësorin”, përplasje ndërmjet automjetit që është duke lëvizur dhe këmbësorëve. “Përplasje ballore”, përplasje ndërmjet dy automjeteve që udhëtojnë në drejtim të kundërt në të

njëjtën rrugë. Të dyja automjetet kanë një pikë përplasjeje ballore.

“Përplasje anësore”, përfshin përplasje këndore, përplasje krah për krah. Automjeti i parë ka një pikë përplasjeje anësore, automjetet e tjera kanë një pikë frontale ose përplasjeje anësore.

“Aksident i një automjeti të vetëm, kur nuk ka pengesa”, aksidenti në të cilin është përfshirë vetëm një automjet. Përfshin automjetin të dalë nga rruga.

“Përplasje krah për krah”, përplasje ndërmjet dy automjeteve, ku të dyja automjetet kanë një pikë përplasjeje anësore.

“Përplasje e pasme”, përplasje ndërmjet dy automjeteve që udhëtojnë në të njëjtin drejtim në të njëjtën rrugë. Automjeti i parë ka një pikë të pasme përplasjeje, automjeti tjetër ka një pikë ballore përplasjeje.

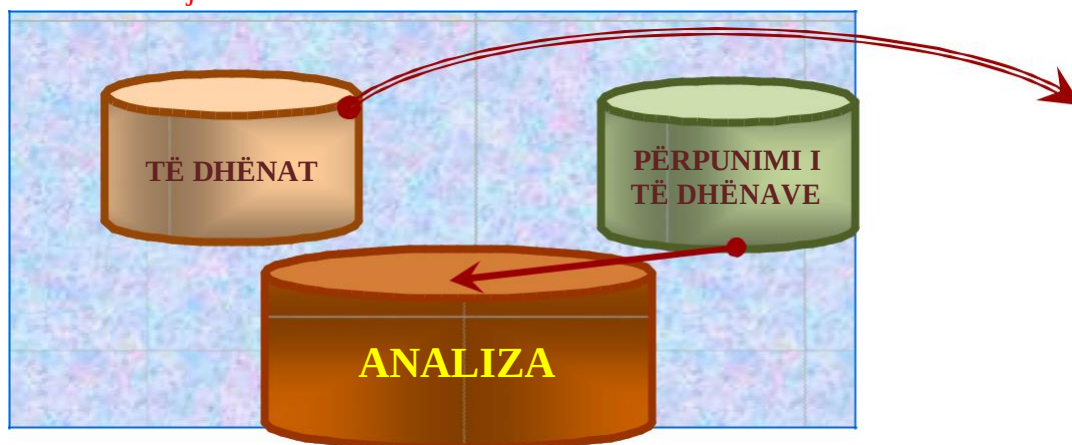
“Pikë rreziku” është vendi ku në një segment rruge me rreze 300 m, kanë ndodhur të paktën dy aksidente me pasoja vdekje apo plagosje të rënda, brenda një periudhe 3-vjeçare.

2. Hyrje

Baza e të dhënave të aksidenteve rrugore, në bazë të formularit të regjistrimit të aksidenteve (raporti i aksidentit rrugor), përmban informacion për 32 të dhëna të ndryshme që kërkohet të plotësohen për një aksident rrugor, përkatësisht:

- Viti	- Muaji	- Ditë jave
- Ora	- Rrethi	- Qarku
- Rruga	- Serioziteti	- Tipi i aksidentit
- Rrethinat	- Tipi i sipërfaqes	- Gjeometria e rrugës
- Kushtet e rrugës	- Moti	- Kushtet e ndriçimit
- Faktorë të tjerë automjetit	- Lloji i automjetit	- Defektet e
- Kufiri i sipërm i lejuar i shpejtësisë	- Mosha e automjetit	- Sjellja e drejtuesit
- Kërkesat e automjeteve drejtim	- Leja e drejtimit	- Eksperiencia në
- Kombësia drejtuesit të automjetit këmbësorëve	- Testi i alkoolit	- Sjellja e
- Kategoria e përdoruesve të rrugës	- Gjinia	- Grup-mosha
-	Lloji i plagosjes/dëmtimit Përdorimi	

rripit/kaskës mbrojtëse Komponentët kryesorë të bazës së të dhënave janë:



Të dhënat e pamanipuluara mbahen të ndara në dosjen *albaniadata.mdb*, në fund, ndërkohë që moduli i futjes së të dhënave *albaniaentry.mdb* dhe moduli i analizimit *albaniaanalysis.mdb* në fillim, shkruajnë dhe lexojnë të dhënat nëpërmjet lidhjeve që krijohen nga sistemi.

Të gjitha dosjet ruhen në direktorinë *c:\road_safety_database*.

Baza e të dhënave përbëhet nga 12 tabela kryesore ku mbahen të dhënat e mëposhtme:

- të dhëna të përgjithshme të aksidentit	- lloji i automjetit
- defektet e automjetit	- nevojat e automjetit
- mosha e automjetit	- dëshmia e drejtuesit të automjetit
- përvoja në drejtim	- kombësia e drejtuesit të automjetit
- sjellja e drejtuesit të automjetit	- testi i alkoolit
- sjellja e këmbësorëve	- përfshirja në aksident

Tabelat kanë një kolonë të përbashkët, *Nr. i aksidentit*, e cila është kolona kryesore që

bashkon të dhënat e të gjithë bazës së të dhënave. Përveç kësaj ka edhe shumë tabela të tjera ndihmëse me tituj për kodet e ndryshme që përdoren.

Kjo është baza e futjes së të dhënave (*Input Database*) ku i gjithë informacioni ruhet si kode që përfaqësojnë vlera të vërteta. Për shembull, në fushën *Rrethinat* kodi 1 do të thotë *Zonë rurale*, kodi 2 do të thotë *Zonë urbane* dhe kështu me radhë.

0	I panjohur
1	Zonë Rurale
2	Zonë Urbane
3	Shesh

Megjithatë, për përdoruesin përfundimtar të të dhënave këto kode nuk kanë kuptim, kështu që në modulën e Analizimit krijohet një bazë leximi të dhënash (*Output Database*), që i konverton këto vlera numerike në tekst siç ilustron me poshtë me fushën *Rrethinat*.

Përveç kësaj, në bazën e leximit shtohen edhe ndryshoret e mëposhtme në bazë të informacionit të futur fillimisht:

Ndryshorja	E gjeneruar nga fusha

Qarku	Rrethi
Viti	Data
Muaji	Data
Dita e javës	Data
Ora	Koha
Grup-mosha	Mosha

Kërkesat e sistemit, instalimi dhe vënia në punë:

sistemi kërkon një kompjuter me të paktën 128 MB memorie të RAM-it;
kompjuteri duhet të ketë të paktën 500 MB zonë të lirë në njësinë qendrore të njësisë C:\.;
kompjuter me sistem operimi *Windows XP/98/2000/NT*;

KOMPJUTER me paketë *Office 2003 Professional* që përmban modulet *MS Access*, *MS Excel*, *MS Query*, *MS Word* dhe njësi (database) *ODBC*;

menutë janë projektuar për rezolucion ekrani nga 600 deri në 800 pixels.

Shënim 1. Nëse paketa *MS Office Professional* nuk është instaluar siç përshkruhet më sipër, aplikimi i analizimit nuk do të funksionojë!

Shënim 2. Për të shmangur paralajmërimet e sigurisë në *Access 2003*, veprohet si më poshtë: Nga menuja kryesore në *MS Access*, shkohet në *Tools_Macro_Security* ku përzgjidhet opsioni *Low*:



Ky opsion lejon përdorimin e makrove dhe kodit *Visual Basic* pa paraqitur në ekran

paralajmërimin normal.

Aplikimi është zhvilluar në *MS Access 2003* që përdor *MS Excel*, *MS Query* dhe *MS Word* për prezantimin e të dhënave.

Instalimi bëhet nëpërmjet programit *Setup* që jepet në CD. Gjithashtu, mund të bëhet edhe mekanikisht, duke kopjuar dosjet *albaniadata.mdb*, *albaniaentry.mdb* dhe *albaniaanalysis.mdb* nga CD-ja në direktorinë *c:\road_safety_database*.

Kini parasysh që, nëse dëshironi të punoni direkt në *MS Access*, duke anashkaluar aplikimin, kjo është e mundur nëse veprohet si vijon: Duke përdorur *Windows Explorer*, klikoni dy herë mbi dosjen *albaniaentry.mdb*, duke mbajtur të shtypur tastin *Shift*. Baza e të dhënave do të hapet në model *MS Access*. Për të filluar aplikimin që këtu, hapni formën *FWelcome*.

Për të filluar aplikimin normalisht, klikohet mbi ikonën e instaluar në desktop (ekranin e kompjuterit). Aplikimi mund të fillohet edhe nga klikimi dy herë mbi dosjen *albaniaentry.mdb* që gjendet në direktorinë *c:\road_safety_database*.

Shënim 3. Aplikimi është i lidhur me të dhënat e dosjes *albaniadata.mdb* në direktorinë *c:\road_safety_database*. Kjo bëhet automatikisht nga aplikimi dhe në qoftë se lidhjet humbasin rastësisht ato mund të rikthehen duke përdorur *Link Table Manager in MS Access (Tools Database Utilities Linked Table Manager)*.

Menuja kryesore

Pas ekranit mirëseardhës shfaqet menuja kryesore, që jepet më poshtë:

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
Statistikat E Aksidenteve Rrugore Të Shqiperise
Të Dhena Aksidenti Rrugor, Analiza

Permbajtja e të Dhenave Baze	Asnje e Dhene
Të Përgjithshme të Aksidentit	1011
Perfshirja e Mjeteve	1025
Difektet e Mjetit	2023
Kërkesat e automjeteve	2062
Mosha e Mjetit	2023
Sjellja e Shoferit	2027
Licensa e Shoferit	2020
Kombësia e Shoferit	2025
Eksperienca në Drejtim	2025
Testi i Alkohoolit	2024
Sjellja e Këmbësorëve	131
Përfshirë në Aksident	3027

Shihni Raportin E Aksidentit

Azhomim Dhënave Bazë

Bërja E Një Raporti

TABLE 16

Tabela në të majtë tregon se sa rekorde aksidentesh kanë 12 tabelat e bazës së të dhënave, d.m.th., sa e madhe është baza e të dhënave.

Në menu ka vetëm tri opsione:

Shihni raportin e aksidentit;

Përditësimi i të dhënave bazë;

Bërja e një raporti.

Paraqitja e formularit të aksidentit

Kur zgjidhet ky opsion hapet *Formulari i aksidentit* në programin *Excel* që është vetëm i lexueshëm:

[illegible]

Azhurnimi i bazës së leximit të të dhënave (Output Database)

Siç u shpjegua në kapitullin 1, “Hyrje”, moduli i analizimit përdor një bazë leximi të dhënash (*Output Database*), që gjenerohet nga informacioni i bazës së futjes së të dhënave (*Input Database*). Kodet “e pakuptimta” numerike nga baza e futjes së të dhënave (*Input Database*) konvertohen në tekst “me kuptim” në bazën e leximit të të dhënave (*Output Database*). Përveç kësaj, shumë ndryshore, si: muaji, dita e javës dhe qarku në bazën e futjes së të dhënave (*Input Database*) janë të ndara në fusha.

Normalisht, pas njëfarë kohe nga futja e të dhënave, në bazën e të dhënave do të krijohet një rrëmujë (mishmash) në numrin e aksidenteve në bazën e futjes së të dhënave (*Input Database*) dhe asaj të leximit të të dhënave (*Output Database*). Për t'u sqaruar: Le të supozojmë që të dyja bazat (*Input* dhe *Output*) kanë nga 1000 aksidente. Kur në bazën e të dhënave futen edhe 50 aksidente të tjera, pra kemi 1050 aksidente në *Input Database*, baza e leximit të të dhënave (*Output Database*) vazhdon të mbulojë vetëm 1000 aksidente.

Kështu që lind nevoja e azhurnimit të bazës së leximit të të dhënave (*Output Database*) dhe kjo bëhet duke shtypur butonin e azhurnimit në *Menu*. Azhurnimi i duhur i bazës së leximit të të dhënave (*Output Databasa*) para shpërndarjes te palët e interesuara është detyra e administratorit të sistemit.

Megjithatë, edhe nëse kjo harrohet, funksioni është i aktivizuar në mënyrë që një gjë e tillë të mund të bëhet edhe nga përdoruesi i sistemit, duke mënjanuar vonesat e mundshme në analizimin e të dhënave.

Për më tepër, kur hapet menuja kryesore bëhet edhe një kontroll për sinkronizmin e *Input Database* me atë të *Output Database*. Në rast të kundërt shfaqet një dritare paralajmëruese me mesazhin:

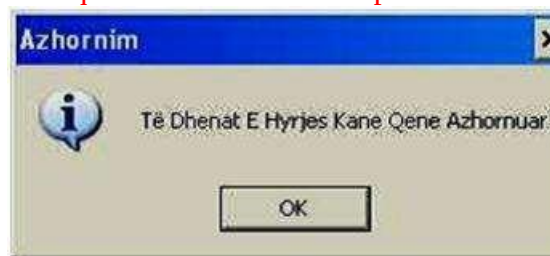


Shënim. Për shkak të veçorisë së punës së *MS Access*, rekomandohet që pas azhurnimit të dilet nga aplikimi për të lejuar *MS Access* të kompaktojë bazën e të dhënave. Procesi i shndërrimit rrit përkohësisht madhësinë e bazës së të dhënave e cila nuk korrigjohet dinamikisht nga *MS Access* kështu që procedura e kompaktimit bëhet kur aplikimi është i mbyllur. Puna e bazës së të dhënave përmirësohet pasi është përfunduar kompaktimi.

Administratori i sistemit duhet të vendosë, gjithashtu, për datën e *cut-off* të azhurnimit. Nëse për shembull, synohet analizimi i situatës së aksidenteve rrugore në tremujorin e parë të vitit 2005, të gjitha aksidentet e periudhës janar–mars 2005 duhet të jenë të raportuara.

Nëse shtypet butoni *Azhurnim i të dhënave bazë*, në të djathtë të ekranit do të shfaqet një matës, i cili tregon progresin e bazës së leximit të të dhënave (*Output Database*). (Kjo veçori është e dobishme kur rritet baza e të dhënave.)

Gjithashtu, në ekran do të shfaqet edhe konfirmimi i operacionit:



Prodhimi i një raporti

Butoni i tretë, *Bërja e një raporti*, fillon dialogun interaktiv i cili finalizon raportin. Këtu përfshihen vetëm tre hapa, përzgjedhja e të dhënave, përzgjedhja e rreshtit dhe kolonës së ndryshores së raportit dhe gjenerimi i raportit.

Përzgjedhja e të dhënave

Përveç rasteve kur doni të raportoni të gjithë bazën e të dhënave, ju duhet të specifikoni të dhënat mbi të cilat duhet të bazohet raporti. E dhëna mund të jetë e përgjithshme, si: *viti 2005*, *Qarku Elbasan* ose specifik si *Të gjitha aksidentet me biçikletë me pasojë vdekjen në Tiranë gjatë vitit 2004 dhe 2005*.

Përzgjedhja mund të bëhet edhe për njërën nga 32 ndryshoret e përfshira në bazën e të dhënave:

- Viti	- Muaj i	- Ditë jave
- Ora	- Rrethi	- Qarku
- Rrugë	- Serioziteti	- Tipi i aksidentit
- Rrethinat	- Tipi i sipërfaqes	- Gjeometria e rrugës
- Kushtet e rrugëve	- Moti	- Kushtet e ndriçimit
- Faktorë të tjerë automjetit	- Lloji i automjetit	- Defektet e
- Kufizimi i afishuar i shpejtësisë	- Mosha e automjetit	- Sjellja e shoferit
- Kërkesat e automjeteve drejtim	- Leje drejtimi	- Eksperienca në
- Kombësia e drejtuesit të automjetit këmbësorëve	- Testi i alkoolit	- Sjellja e
- Kategoria e përdoruesve të rrugës	- Gjinia	- Grup-mosha

- Lloji i plagosjes/dëmtimit

- Përdorimi i rripit/helmetës

Shënim. Të gjitha kriteret e përzgjedhjes ndjekin kushtin DHE. Nëse doni të përzgjidhni Tiranën ose Durrësin, ju duhet të kërkonit raporte të veçanta për Tiranën dhe Durrësin dhe më pas t'i mbledhni rezultatet.

Nëse doni të raportoni të gjithë bazën e të dhënave, *Viti i fillimit* duhet të jetë viti 2004 dhe *Viti i fundit* duhet të jetë viti 2005, duke presupozuar që aksidentet më të hershme janë nga viti 2004 dhe ato më të fundit janë nga viti 2005.

Mund të thuhet që të gjitha raportimet/kërkimet në bazën e të dhënave kanë një element kohe, qoftë i gjithë viti ose pjesë të tij siç është tremujori.

Ekrani i përzgjedhjes së të dhënave duket si

më poshtë: Pjesa 1

Të Dhëna Aksidenti Rrugor, Analiza	
Përzgjidhni Popullsinë Për Raportin Tuaj	
Mbarimi i Formularit Të Kontrollit = Përzgjidhni Gjithshka	
Qartëso Kriteret E Përzgjedhur	
1. Dimensioni Kohor	
Fillim Viti: 2005	Fund Viti: 2005
Data Fillimit:	Data Fundit:
Përzgjidh Këto Kriteria	
2. Përmasat Gjeografike	
Qarku	
☐ Berat ☐ Dibrë ☐ Durrës ☐ Elbasan ☐ Fier ☐ Gjirokastrë	
☐ Korçë ☐ Kukës ☐ Lezhë ☐ Shkodër ☐ Tiranë ☐ Vlorë	
Rreth	Rrugës
3a. Ashpërsi	
☐ Fatal ☐ Plagosje Serioze ☐ Plagosje E Lehtë/Minore	
3b. Tipi i Aksidentit	
Lista Mëposhtëme Për të Vazhduar	

Pjesa 2

4. Mjedisi Aksidentit			
etria e Rugës		Rrethinat	
Kushtet e Rugëve		Kushtet e Ndricimit	
li I Sipërfaqes		Moti	
ktorë të tjerë		Limiti i Shpejtësisë i shënuar	

5. Automjete të Përfshira	
Tipi i Automjete	
Kërkesat	
Defektet e Mjetit	
Mosha e Automjetit	

6. Shofer	
Sjellja e Shoferit	
Liçensa e Udhëtimit	
perienca në drejtim	
Kombësia e Shoferit	
llja e Këmbësorëve	
Testi i Alkoolit	

Pjesa 3

7. I Përfshirë në Aksident				
Kategoria e Përdoruesit të Rugës ☐ Shofer ☐ Pasagjer ☐ Këmbësor ☐ Çiklist ☐ Motorçikliste ☐ Të tjerë	Gjinia ☐ Mashkull ☐ Femra	Grup Mosha ☐ 1-10 ☐ 11-17 ☐ 18-24 ☐ 25-44 ☐ 45-64 ☐ >65	Lloji i Plagosjes ☐ Vrasë ☐ Rëndë ☐ Lehtë	Përdorimi/Ripit/Helmet ☐ Përdorues ☐ Mospërdorues

Në shembullin e mësipërm, vetëm aksidentet e vitit 2005 mund të përzgjidhen.

Kur përzgjedhim *Të gjitha aksidentet e këmbësorëve me pasojë vdekjen në Tiranë gjatë tremujorit të parë të vitit 2005* do të kemi dritaren e mëposhtme:

Të Dhëna Aksidenti Rrugor, Analiza

Përzgjidhni Popullsinë Për Raportin Tuarj

Mbarimi i Formularit Të Kontrollit = Përzgjidhni Gjithshka

Qartëso Kriteret E Përzgjedhur

1. Dimensioni Kohor

Fillim Viti: Fund Viti: Data Fillimit: Data Fundit:

Përzgjidh Këto Kriteria

2. Përmasat Gjeografike

Qarku

☐ Berat	☐ Dibrë	☐ Durrës	☐ Elbasan	☐ Fier	☐ Gjirokastrë
☐ Korçë	☐ Kukës	☐ Lezhë	☐ Shkodër	☒ Tiranë	☐ Vlorë

Rreth: Rrugës:

3a. Ashpërsi

☒ Fatal ☐ Plagosje Serioze ☐ Plagosje E Lehtë/Minore

3b. Tipi i Aksidentit

Lista Mëposhtëme Për të Vazhduar

Klikimi i këtij butoni rivendos të gjitha kriteret e përzgjedhjes:

Qartëso Kriteret E Përzgjedhur

Për të ekzekutuar përzgjedhjet dhe për të vazhduar me butonin e raportit, klikohet mbi butonin e mëposhtëm:

Përzgjidh Këto Kriteria

Pas kësaj shfaqet dritarja e mëposhtme që konfirmon përzgjedhjen e kriterëve:

Ju Keni Bërë Përzgjedhjet Në Vazhdim!

Fillimi Viti: 2005 Fund Viti: 2005

Data Fillimit: 01/01/2005 Data Mbarimit: 31/01/2005

Ashpra: Fatal

Qarku: Tirane

Duke qenë se, në varësi të madhësisë së bazës së të dhënave, operacioni i kërkuar mund të marrë kohë, në ekran shfaqet një dritare tjetër që tregon se puna e kërkuar është në progres:

PËRZGJEDHJA JUAJ
ËSHTË DUKE U EKZEKUTUAR...

Përzgjedhja e rreshtit dhe e kolonës së ndryshores

Në këtë ekran ju tregoni rreshtin dhe kolonën ku ndodhen ndryshoret që duhet të

përllogariten.

Shënim. Kur përzgjidhni rreshtin dhe kolonën e ndryshore ju duhet të keni parasysh që numri i zërave bën disa ndryshore si të papërshtatshme. Për shembull, ndryshorja, sjellja e shoferit, me 17 zëra të ndryshëm, do të krijojë aq shumë kolona sa që do të jetë i vështirë leximi i tabelës në një fletë të kthyer *portrait* (për së gjati).

Statistikat E Aksidenteve Rrugore Të Shqipërisë

20

Dokumenta Aksidenti Ku gjendet Tabela E Aksidenteve Kryesore. Hapi Tjetër Është Tregoni Rreshtin Dhe Kolonën.

Përzgjidh Rreshtin
Në Raportin Tuaj

1	Viti
2	Muaj
3	Ditë Jave
4	Ora
5	Rreth
6	Qarku
7	Rruga
8	Ashpra
9	Tipi i Aksidenti
10	Rrethinat
11	Tipi i Siperfaqës
12	Gjeometria e Rrugës
13	Kushtet e Rrugëve
14	Moti
15	Kushtet e Ndricimit
16	Faktorë të tjerë
17	Limiti i Shpejtësisë i Shënuar
18	Lloji i Mjetit
19	Defektet e Automjetit
20	Kërkesat e Automjeteve
21	Moshë e Automjetit
22	Sjellja e Shoferit
23	Patenta

Përzgjidh Kolonën
Në Raportin Tuaj

1	Viti
2	Muaj
3	Ditë Jave
4	Ora
5	Rreth
6	Qarku
7	Rruga
8	Ashpra
9	Tipi i Aksidenti
10	Rrethinat
11	Tipi i Siperfaqës
12	Gjeometria e Rrugës
13	Kushtet e Rrugëve
14	Moti
15	Kushtet e Ndricimit
16	Faktorë të tjerë
17	Limiti i Shpejtësisë i Shënuar
18	Lloji i Mjetit
19	Defektet e Automjetit
20	Kërkesat e Automjeteve
21	Moshë e Automjetit
22	Sjellja e Shoferit
23	Patenta

Ecja Raportit

Print

Në krye të ekranit ju do të informoheni mbi numrin e goditjeve, aksidenteve që ka prodhuar përzgjedhja e kriterit tuaj. Në shembullin e mësipërm, 20 kritere kanë plotësuar kriterin e përzgjedhur.

Baza e të dhënave përmban 32 ndryshore, të cilat mund të llogariten në mënyrë të ndërthurur kundrejt njëra-tjetrës në një numër të madh përkëmbimesh. Disa prej tyre sigurisht që nuk kanë lidhje, siç është *Dëshmia e aftësisë për drejtim automjeti* kundrejt *Motit*. Për momentin programi jep shumë pak kufizime mbi përzgjedhjen e rreshtit dhe të kolonës duke qenë se mendohet që është në dorën e përdoruesit përfundimtar të vendosë se çfarë “ka lidhje” dhe çfarë jo.

Nëse keni zgjedhur një ndryshore nga një tabelë e ndryshme nga baza kryesore e të dhënave të aksidenteve, siç është *Tipi i automjetit*, rekordet e të dyja tabelave do të bashkohen me anë të numrit të aksidentit. Kini parasysh që llogaritjet bëhen në varësi të tabelës që shërben si burim të dhënash. Kur bashkohet me tabelën e të dhënave rreth *Automjeteve të përfshira* do të japë numrin e automjeteve, tabelën e *Sjelljes së drejtuesit të automjetit* etj. dhe jo numrin e aksidenteve.

Gjenerimi i raportit

Ecja Raportit

Kur shtypet butoni hapet raporti në *Excel* me emrin *crosstab.xls* i cili është gati për t’u printuar. Kini parasysh që të gjitha raportet ndjekin këtë emër dhe për pasojë mbishkruajnë dosjen ekzistuese *crosstab.xls*. Kështu që, për të mbajtur një raport përgjithmonë, ju duhet ta ruani atë me një emër tjetër. Ruajtja bëhet duke shkuar në menunë *File* dhe përzgjedhur

opcionin *Save As*, ku jepet emër i ri.

Ky operation mund të harxhojë kohë në varësi të shpejtësisë së kompjuterit dhe madhësisë së bazës së të dhënave. Konfirmimi i procedimit të raportit do të shfaqet në një

RAPORTI ËSHTË DUKE U KRIJUAR...

dritare të veçantë:

SHËNIM. Si në të gjitha analizat statistikore duhet të tregohet kujdes me përzgjedhjen e të dhënave dhe zgjedhjen e ndryshoreve për prezantim. Kompjuteri do të paraqesë vetëm numrat prezentë dhe është në dorë të qenies njerëzore që të bëjë

Raporti do të prezantohet në një tabelë *Excel* që quhet *crosstab.xls*. Nëse keni përzgjedhur vitin 2005 dhe Qarkun e Elbasanit dhe dëshironi të dini numrin e aksidenteve për ashpërsinë sipas ditëve të javës, raporti do të shfaqet si më poshtë:

Viti i fillimit: 2005; Viti i fundit: 2005; Qarku Elbasan

Aksidenti	Ditët e javës							Totali
	E diel	E hënë	E martë	E mërkurë	E enjte	E premte	E shtunë	
Fatal	9	2	6	3	3	3	7	33
Plagosje minore	4	2	7	1	4	5	5	28
Plagosje serioze	7	1	6	9	5	6	5	39
Totali i përgjithshëm	20	5	19	13	12	14	17	100

Raporti është i thjeshtë por mund t'i shtohen tipare të tjera, si përqindja, kur është në *Excel*. Nëse dëshironi ta ruani raportin përgjithmonë duhet të klikoni në *File_Save As* në *Excel* dhe t'i jepni një emër të ri *crosstab.xls* që të mbishkruhet nga raporti tjetër.

Neni 21.

Organet e paracaktuara (Neni 12 i Kodit Rrugor)

1. Për kryerjen e shërbimit të policisë rrugore, sipas nenit 12, pika 1, të Kodit Rrugor, masat merren nga Drejtoria e Policisë Rrugore, pranë Ministrisë së Rendit Publik .
2. Është Drejtoria e Policisë rrugore, pranë Ministrisë së Rendit Publik, organ i drejtpërdrejtë i ngarkuar për kryerjen e shërbimeve të paracaktuara në pikën 1 të këtij neni, e cila ka në varesi seksionet e policisë rrugore në baze.
3. Shërbimet e policisë rrugore kryhen nga pjesëmarrësit në administratat për të cilat flitet në nenin 12, pikat 1 dhe 2, të Kodit Rrugor, në përputhje me urdheresat e tyre të brendshme.
4. Organet e kontrollit të strukturave të Ministrisë së Transportit, sic përcaktohet në nenin 12, pika 3, shkronja “a” e Kodit Rrugor, kanë për objekt kontrollin e mjeteve në vende të vecanta, të paracaktuara me udhëzim të përbashkët të Ministrisë së Rendit Publik dhe Ministrisë së Transportit, për:

licensen (lejen e transportit) dhe certifikaten e operimit te mjetit.
dokumentacionin në fushen e transportit:

- lejen e drejtimit të mjetit;
- lejen e qarkullimit;
- librezën e automjetit (çertifikata e kontrollit teknik);
- fletën e udhëtimit të autobusit dhe kamionit;
- tahografin, taksimetrin, kur ato janë të detyrueshme;
- ngarkesën për aks;
- biletën e udhëtareve;
- faturen e mallit (origjinën dhe vendmbërritjen),
- certifikaten e mjetit për transport mallrash të rrezikshme, kur behen transporte të tilla, etj.

Neni 22.

Provimi i kualifikimit (Neni 12 i Kodit Rrugor)

1. Administratat, për personelin e parashikuar sipas nenit 12, pika 3, të Kodit Rrugor, përcaktojnë organizimin dhe procedurat për kryerjen e kurseve të përgatitjes dhe kualifikimit, për dhenien e provimeve të parashikuara, për të provuar aftësinë në kryerjen e shërbimit.

2. Ministri i Rendit Publik përcakton kërkesat për kryerjen e shërbimit sipas nenit 11, pika 1 të Kodit Rrugor, mënyrat dhe kohët për kryerjen e këtyre shërbimeve dhe kontingjentin e personelit që do të kualifikohet. Kërkohej për çdo rast kryerja e shërbimit efektiv dhe qenia në organiken e administratës së interesuar për të paktën 3 vjet, si dhe të ketë kryer kualifikimin përkatës për shërbimin e policisë rrugore.

3. Provimi duhet të finalizohet me verifikimin e njohurive për njohjen e normave për ruajtjen dhe kontrollin e përdorimit të rrugës.

4. Personelit që do të kualifikohet sipas pikës 1 dhe 2 të këtij neni, i leshohet një dëshmi e veçantë njohjeje për kryerjen e shërbimit, sipas modelit që i bashkelidhet kësaj rregulloreje (Fig I.1); Ky dokument ka vlefshmeri 5- vjeçare, me konfirmim çdo vit nëpërmjet një pulle që pasqyron vitin kalendarik të vlefshmerisë.

5. Titullarit të dëshmive së njohjes sipas pikës 4 të këtij neni, i lejohet qarkullimi i lirë dhe pa pagesë në transportet publike urbane dhe transportet automobilistike në linjë në territorin përkatës të administratës së cilës i përket.

Neni 23.

Shenjat dalluese dhe normat e përdorimit (Neni 12 i Kodit Rrugor)

1. Shenja dalluese, që duhet të përdorin subjektet që kryejnë shërbimin e policisë rrugore dhe të kontroleve të tjera në rrugë, kur nuk janë me uniforme, sipas nenit 12,

pika 5 të Kodit Rrugor, duhet të jete në përputhje me modelin të përcaktuar në figuren dhe të ketë karakteristikat e mëposhtme:

a) disk metalik ose material plastik, me diametër 15 cm, me material reflektues në të dyja anet, pjesa qendrore e të cilit të jetë me ngjyrë të kuqe, me diametër 10 cm ndërsa pjesa që mbetet formon një unazë, me ngjyrë të bardhë, me gjerësi 2.5 cm;

b) stemën e Republikës në qendër të diskut;

c) tregimin e administratës, ku ben pjesë agjenti, në pjesë e sipërme të unazës. Ai të jetë shkruar me shkronja të zeza, me lartësi 1.4 cm; specifikime të tjera, të mundshme të drejtorisë qendrore, të trupës, shërbimit etj; në pjesën e poshtme të unazës, me shkronja të zeza, me lartësi 1 cm, një rrjesht dhe 0.5 cm për rrjeshtin e sipërm dhe 1 cm për rrjeshtin e poshtëm, po të jenë dy rrjeshta. ç) dorëzën prej metali ose materiali plastik, me ngjyrë të bardhë e gjatësi 30 cm, mbi të cilën është stampuar një numër, që tregon se kujt i përket kjo tabelë.

3. Shenjat dalluese duhet të përdoren vetëm për të sinjalizuar “ndal” ndaj përdoruesve të rrugës në levizje dhe, në raste situatash emergjence, për sinjalizime me dorë për të rregulluar trafikun. Përdorimi i shenjes dalluese jashtë rasteve të lejuara është si shkelje disiplinore dhe e dënueshme prej administratës nga e cila varen subjektet, sipas pikës 1 të këtij neni.

Neni 24.

Kërkesa për ndalim (Neni 12 i Kodit Rrugor)

1. Organet e policisë rrugore, sipas nenit 12 të Kodit Rrugor, kur nuk janë me uniforme, për të sinjalizuar “ndal” për ata që qarkullojnë në zona që janë subjekt i disiplinës së Kodit Rrugor, duhet të paraqesin, qartësisht të dukshme, shenjen dalluese sipas nenit 23 dhe në vazhdim, përpara se të fillojnë çdo verifikim apo konstatim, duhet të paraqesin deshmë e njohjes së leshuar nga administrata përkatëse.

2. Organet me uniforme të policisë rrugore, mund të sinjalizojnë “ndal” përveç se me shenjen dalluese edhe me bilbil, me dorë apo me sinjalndriçues. Kërkesa “Ndal” prej organeve pa uniforme të policisë rrugore edhe brenda makinës së shërbimit apo makinës private, duhet të jepet duke parakaluar mjetin që duhet të ndalohet dhe duke i treguar nga dritarja shenjen dalluese, të treguar në nenin 23.

KAPITULLI II

NDERTIMI DHE KUJDESI PER RRUGET

KREU 1

1 - BREZAT E REZERVUAR

(Nenet 16-18 të Kodit Rrugor)

Neni 25.

Brezat e rezervuara jashtë qendrave të banuara (Neni 16 i Kodit Rrugor)

1. Largësia nga kufiri rrugor jashtë qendrave të banuara e cila duhet respektuar kur hapen kanale, gropa apo kur kryhet çdo lloj germimi anash rrugëve, nuk mund të jete me e vogel se thellesia e kanaleve, gropave apo germimeve dhe, në çdo rast, nuk mund të jetë me pak se 3 metra.

2. Jashtë qendrave të banuara, siç përcaktohet në nenin 4 të Kodit Rrugor, largësia e kufirit rrugor, që duhet respektuar në ndertimet e reja, në rindertimet në vazhdim apo në shembjet e plota, apo në punimet zgjeruese përballë rrugës, nuk mund të jene me pak se:

60 m për rrugët e tipit A
40 m për rrugët e tipit B
30 m për rrugët e tipit C
20 m për rrugët e tipit F

3. Jashtë qendrave të banuara, siç është përcaktuar në drejtimet e nenit 4 të Kodit Rrugor, por brenda zonave të parashikuara për të bërë ndërtime apo që ndryshojnë nga plani urbanistik i përgjithshëm, në rastet kur plani në fjale është i miratuar për zbatim të drejtpërdrejtë, ose edhe kur për keto zona janë kryer plane urbanistike në zbatim, largësitë e kufirit rrugor, që duhen respektuar në ndertimet e reja, në rindertimet në vazhdim, shembjet e plota apo në zgjerimet përballë rrugëve, nuk mund të jene me pak se:

30 m për rrugët e tipit A
20 m për rrugët e tipit B
10 m për rrugët e tipit C

4. Për rrugët e tipit F, të cilat nuk përmenden në pikën 3, nuk është vendosur largësia minimale nga kufiri rrugor për sigurimin e qarkullimit. Gjithashtu nuk jane vendosur largësitë minimale nga rrugët e zonave ku do të vendosen kantiere të reja ndertuese apo që janë në punë e sipër.

5. Largësitë nga kufiri rrugor, jashtë qendrave të banuara, që duhen respektuar në ndertimin apo rindertimin e mureve rrethues, të çfaredo lloji apo përberjeje, të vendosura anash rrugës, nuk mund të jene me pak se:

5 m për rrugët e tipit A, B.
3 m për rrugët e tipit C, F

6. Për rrugët e tipit F, në rastet e pikës 5, nuk janë vendosur largësia minimale e kufirit rrugor për sigurimin e qarkullimit. Nuk janë vendosur po ashtu largësitë minimale të rrugëve të zonave ku do të hapen kantiere të reja ndertimi apo që janë në zbatim e sipër.

7. Në rastet kur pemët mbillen si elemente të trupit të rrugës, në funksion të rehabilitimit të gjelbërimit të skarpateve të rrugës, pemët mbillen në brezin e përkatësisë, jashtë bankinës, pa cenuar sinjalistikën vertikale rrugore.

Largësia nga kufiri rrugor, jashtë qendrave të banuara, që duhet respektuar nga pronarët e terreneve në kufi me pronësinë rrugore, për të mbjellë pemë anash rrugës, nuk mund të jetë më e vogël se sa lartësia më e madhe e arritshme, për secilin tip, e rritjes, deri në plotësimin e ciklit vegjetativ."

~~—Largësia nga kufiri rrugor, jashtë qendrave të banuara, që duhet respektuar për të mbjellë pemë anash rrugës, nuk mund të jetë më e vogël se sa lartësia më e madhe e arritshme për secilin tip të rritjes, deri në plotësimin e ciklit vegjetativ, pra jo me pak se gjashtë metra.~~

8. Largësia nga kufiri rrugor, jashtë qendrave të banuara, e cila duhet respektuar për të mbjellë anash rrugës gjerdhe të blerte, qofte edhe me natyrë sezonale, të cilët mbahen në një lartësi jo me shumë se një meter nga toka, nuk mund të jetë më e vogël se një metër. Një largësi e tillë zbatohet edhe për rrethimet jo me të larta se një meter, të përbera nga materiale rrethimore si gjerdhe prej druri, rrjeta metalike, tela me gjemba dhe materiale të tilla të ngjashme, të mbajtur nga piketa të pangulura në toke ose në kulla jo me shumë se 30 cm mbi toke.

9. Largësia nga kufiri rrugor, jashtë qendrave të banuara, që duhet respektuar për të mbjellë anash rrugës gjerdhe të gjelbert apo plantacione të një lartësie mbi një meter nga toka, nuk mund të jenë me pak se tri metra. Kjo largësi zbatohet edhe për rrethimet me lartësi mbi një meter nga toka, të përbera siç është parashikuar në piken të këtij neni, dhe për ato të lartësisë nën një meter nga toka, nëse vendosen mbi kulla 30 cm nga toka.

Neni 26.

Hapësirat që duhen respektuar në kthesat jashtë qendrave të banuara (Neni 17 i Kodit Rrugor)

1. Hapësira, që duhet respektuar në kthesat jashtë qendrave të banuara që duhet përcaktuar sipas gjërësise së kthesës, varet nga normat e mëposhtme:

- a) në ato pjesë të rrugës me kthesë me rreze mbi 250 metra, përdoren hapësira të detyrueshme, sipas kriterëve të treguar në nenin 25;
- b) në pjesët e rrugës me kthesë me rreze me pak ose të barabartë me 250 metra hapësira e detyrueshme është e pakufizuar në drejtim të pronave të anashvendosura, nga korda bashkelidhëse e pikave të tangjencës, ose edhe nga linja e hequr nga largësia e kufirit rrugor, të treguar në nenin 25, në baze të tipit të rrugës, ku një linjë e tillë do të duhet të rezultonte e jashtme kordës së parathënë.

Neni 27.

***Hapësirat e detyrueshme për ndërtimet në qendrat e banuara
(Neni 18 i Kodit Rrugor)***

1. Largesite nga kufiri rrugor në brendesi të qendrave të banuara që duhen respektuar në ndërtimet e reja, në shembjet të plota, në rindërtimet apo në zgjerimet përballë rrugës, nuk mund të jenë më pak se:

- a) 30 metra për rrugët e tipit A;
- b) 20 metra për rrugët e tipit D.

2. Për rrugët e tipit E dhe F, për sigurimin e qarkullimit rrugor, nuk është përcaktuar largësia minimale nga kufiri rrugor.

3. Në mungesë të veprimtarisë urbanistike në fuqi, largësia nga kufiri rrugor, që duhen respektuar në qendrat e banuara, nuk mund të jete më të vogla se:

- a) 30 m për rrugët e tipit A;
- b) 20 m për rrugët e tipit D dhe E;
- c) 10 m për rrugët e tipit F.

4. Largesite nga kufiri rrugor, në brendesi të qendrave të banuara, që duhen respektuar në ndërtimin apo rindërtimin e mureve rrethuese, të çdo lloji natyre apo përberjeje, anash rrugëve, nuk mund të jete më të vogla se:

- a) 3 m për rrugët e tipit A;
- b) 2 m për rrugët e tipit B.

5. Për rrugët e tjera, që nuk janë përmendur në pikën 4, nuk është përcaktuar largësia minimale nga kufiri rrugor, për efekt të sigurisë së qarkullimit.

**2 -NDERTIMET E OBJEKTEVE, KANTIEREVE DHE HAPJA E
HYRJEVE TE RRUGEVE**

(Nenet 20-22, i Kodit Rrugor)

Neni 28.

***Vendosja e barakave ose e objekteve të tjera
(Neni 20 i Kodit Rrugor)***

1. Për vendosjen e barakave, kioskave, godinave ose instalimeve të tjera qoftë edhe të karakterit provizor, jashtë qendra ve të banuara, zbatohen dispozitat e nenit 25, pika 4 dhe 5 ose ato të nenit 16, pika 2 e Kodit Rrugor dhe neni 20, pika 2, po e Kodit Rrugor.

Neni 29.

Sinjalizimi i përkohshëm (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Punimet, grumbullimet në rrugë dhe në kantieret përkatës duhet të jenë të pajisura me sisteme të sinjalizimit të përkohshëm, nëpërmjet përdorimit të sinjaleve të veçanta të parashikuara nga kjo rregullore dhe të autorizuar nga enti zbatues, sipas nenit 5, pika 3 i Kodit Rrugor.

2. Sinjalet dhe treguesit e rrezikut, që përdoren për sinjalizimin e përkohshëm, kanë ngjyre të verdhë të theksuar.

3. Për sinjalet e përkohshme mund të përdoren mjete mbështetëseose mbajtëse, me baze të levizshme, të transportueshme dhe të riperdorshme, që duhet të sigurojnë qëndrueshmerinë e sinjalit në cfaredolloj kushtesh të rrugësh apo të kushteve atmosferike. Për fiksimin e mundshëm të mbështetëseve është i ndaluar përdorimi i materialeve të forta, që mund të përbejnë rrezik ose kërcënim për qarkullimin.

4. Sinjalet duhet të zgjidhen dhe vendosen në përputhje me situatat konkrete dhe me rrethanat specifike, sipas detajeve të paraqitura në skemat sinjalizuese, sipas tipeve të rrugëve. Skemat sinjalizuese janë fiksuar me disipline teknike, të miratuar me akte të Ministrisë Puneve Publike dhe Transportit.

5. Në sistemet e sinjalizimit të përkohshëm, çdo sinjal duhet të jetë në përputhje me situatën në të cilën përdoret, dhe për të njëjtën situatë, duhet të korrespondojnë të njëjtat sinjale dhe të njëjtet kritere të paraqitjes. Nuk duhet të kryhen sinjalizime të përkohshëm dhe sinjalizime të përhershëm, në kundërshtim me njëri-tjetrin. Në një rast të tillë sinjalizimet e përhershme hiqen nëse bien në kundërshtim me ato të përkohshmet. Me përfundimin e punëve, sinjalizimet e përkohshme, qofte vertikale apo horizontale, duhet të hiqen menjëherë dhe, nëse është e nevojshme, të rivendosen sinjalet e përhershme.

6. Në afersi të tabelës së çdo kantieri, me veprimtari me shumë se shtatë ditë pune, duhet të vendoset përballe një panel (figura II 382), ku të jepen të dhënat e mëposhtme:

- a) Enti pronar apo koncesionar i rrugës;
- b) Të gjitha pikat e dispozites së pikave 1 dhe 7;
- c) Emertimi i ndermarrjes që kryen punimet;
- d) Afati i fillimit dhe mbarimit të punimeve;
- e) Kutia postare dhe numri i telefonit të përgjegjesit të kantierit.

7. Për t'u bërë ballë situatave të emergjencës apo kur bëhet fjalë për kryerje punimesh me urgjencë të vecante, masat e sigurimit për disiplinën e qarkullimit merren nga entet pronare të rrugëve. Përshtatja e masave për rastet kur punimet zgjasin me shumë se 48 ore, duhet të miratohet nga enti pronar i rrugës; në rastet kur periudha korrespondojnë me dy ditë festash, njëra pas tjetres, limiti është 72 ore.

Në rastet e nderhyrjeve të paprogramuara dhe me vëllim të vogël, pra në të gjitha ato raste që bëjnë pjesë në veprimtarinë e zakonshme të mirembajtjes, që kërkojnë kufizim të trafikut jo të madh dhe për një kohë të shkurtër, apo në rastet e aksidenteve

rrugore, enti pronar mund të vere në zbatim skemat dhe sistemet sinjalizues, të parashikuar nga keto norma, pa përdorur paralajmerimin zyrtar. Në fund të punimeve dhe në fund të emergjences, duhet të vendoset me shpejtesi disiplina e meparshme e qarkullimit, nën kujdesin e entit pronar apo koncesionar të rrugës.

8. Në rastet kur vendndodhjet e kantierëve shtrihen në trupin e rrugëve jashtëqytetese, kryesore apo të rrugëve qytetëse me mbikalime dhe të lagjeve të brendshme, punimet duhet të kryhen me disa turne, duke përdorur, mundesisht, të gjithë harkun kohor të ditës. Përparësi duhet të kenë periudhat e ditës me më pak përdorim të rrugës nga automjetet. Punimet me kohezgjatje me të madhe dhe që nuk kane natyre urgjente, duhet të realizohen në ato periudha të vitit kur ka pak trafik.

9. Rivendosja e kushteve të përkohshmerise gjate çdo lloj demtimi të rrugëve të sipertreguara, duhet të vendoset menjehere pas ndodhjes se ngjarjes, që ka sjellë dëmin.

Neni 30.

Sistemi i sinjalizimit dhe i kufizimit të kantierëve (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Masat e nevojshme të sigurimit dhe të pandërprershmërise së qarkullimit në ato pjesë të rrugës që ndodhen para një kantieri në një zone punimesh apo një zone depozitimesh materiale, kanë të bëjnë me një sistem sinjalizimi, të përshtatshëm për shpejtesitë e lejuara për automjetet nga dimensionet e devijimit dhe të manovrave që duhen kryer në largesine e kantierit, nga tipi i rrugës dhe nga situata e trafikut.

2. Në afërsi të kantierëve të përhershme apo të lëvizshme, edhe nëse ata janë të natyres se mirembajtjes, duhet të vendoset sinjali PUNIME (fig. II. 383), i montuar në një panel të plote, që tregon përmasat e kantierit, kur gjatesia e pjeses se rrugës në fjale është me e madhe se 100 metra. Megjithatë sinjali PUNIME nuk mund të zevendesoje mjetet e tjera sinjalizuese, të parashikuar në këtë nen dhe në nenet e mëposhtme dhe që lidhen me sigurimin e qarkullimit, në rastet kur ka kantiere rrugore.

3. Në përputhje me skemat sinjalizuese, për të cilat flitet në nenin 30, pika 4, duhen përdorur, atje ku është parashikuar, sinjalet e mëposhtme:

- a) ndalim parakalimi (figurat II. 48 dhe II. 52) dhe shpejtesia limit (fig. II. 50);
- b) sinjale të detyrueshem:
 - 1- drejtimi i detyrueshem (figurat II. 80/a, II. 80/b dhe II. 80/c)
 - 2- paralajmerimi i drejtimit të detyruar (figurat II. 80/d, II. 80/e);
 - 3- drejtimet e lejueshme (figurat II. 81/a, II. 81/b dhe II. 81/c);
 - 4- kalimet e detyrueshme (figurat II.82/a dhe II.82/b);
 - 5- kalimet e lejueshme (fig. II 83);
- c) ngushtim rruge (figurat II 384, II. 385, II. 386) dhe dopio drejtim qarkullimi (fig. II. 387);
- ç) mbyllje e një apo e disa korsive (figurat II. 411/a, II. 411/b, II. 411/c dhe II. 411/d), rruge e mbyllur (figurat II. 412/a, II. 413/a dhe II. 413/b) dhe rihyrje në rruge (figurat II. 412/b, II. 413/c);
- d) sinjale fundore (figurat II. 70, II. 71, II.72, II.73).

Nëse paraqiten arsytet dhe kushtet, duhen përdorur edhe sinjalet e mëposhtme:

- a) sinjale të tjera të ndalimit, të vlerësuara të nevojshme dhe sinjale të tjera, të ngjashëm për ndalimin fundor, në funksion të nevojave që lindin nga kushtet vendore të kantierit rrugor;
- b) mjete pune në levizje (fig. II. 388);
- c) rruge e deformuar (fig. II. 389);
- ç) materiale të paqëndrueshme mbi rrugë (fig. II. 390);
sinjale horizontale në ripunim (fig. II. 391);
- d) sinjale të tjera të vlerësuara të nevojshme, gjithnjë me ngjyrë të verdhë të ndezur.

5. Mjetet, që përcaktojnë kufijte e kantierëve rrugorë apo të depozitave në rrugë, sipas nevojave dhe kushteve vendore, janë si më poshtë:

- barrierat;
- kufizuesit speciale;
- konet dhe shmangësit fleksibel;
- ç) sinjalet horizontale të përkohshme dhe shenjat e plota praparefleksive;
- mjetet e tjera të sinjalizimit shtesë apo të përdorura në vend të atyre të parashikuara, për sa kohë që janë të miratuara, paraprakisht, nga Ministria e Transportit.

6. Për të fituar autorizimin e duhur, të parashikuar nga pika 5, shkronja “d”, enti pronar apo koncesionar duhet të paraqesë një kërkesë urgjente në Drejtorinë e Qarkullimit dhe të Sigurisë Rrugore në Ministrinë e Punëve Publike dhe Transportit, duke vënë në dukje nevojën apo domosdoshmerinë e sinjalizimeve shtesë apo zëvendësuese dhe menyrën e funksionimit të vendosjes së këtyre sinjaleve. Gjithashtu, duhet të tregohet edhe periudha kohore e funksionimit të këtyre sinjaleve. Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore, kur e sheh të nevojshme, autorizon vendosjen e sinjalizimeve në kohën e duhur dhe, në të njëjtin autorizim, mund të bëjë modifikime të karakterit teknik, të përkohshme.

Neni 31.

Barrierat (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Barrierat sinjalizojnë kufijte e kantierëve rrugorë. Ato vendosen paralel me planin rrugor dhe mbahen nga kambalece apo mbështetësa të tjerë, të përshtatshëm. Ato janë të detyrueshme në anet ballore kufizuese të kantierit apo në tabelat që tregojnë afrimin të kantieri. Ato mund të zëvendësohen me elemente mbështetëse frytshme të

njëjtë, që të jenë miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, pranë Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit dhe në përputhje me udhëzimet e lehuara prej saj.

2. Krahët gjatësorë të barrierave mund të zëvendësohen nga rrethime të ngjyrosura në të kuqe apo ngjyrë portokalli dhe të fiksura fort. Duhet të jenë prej fletesh metalike, rrjetash apo mjetesh të tjera kufizuese, të miratuara nga Ministria e Transportit dhe në përputhje me udhëzimet e lehuara prej saj.

3. Barrierat janë dy tipesh: “normale” dhe “drejtimtreguese”.

4. Barriera “normale” (fig. II. 392) është e ngjyrosur me vija të thyera, të kombinuara kuqebardhe. Gjeresia e vijave të kuqe duhet të jete 1.2 here me e gjerë se gjeresia e vijave të bardha. Ajo duhet të kete një lartesi jo me pak se 20 cm dhe duhet të jete e vendosur paralelisht me planin rrugor, me bordin e poshtem, në lartesi jo me pak se 80 cm nga toka, në një pozicion të tille që të jete e dukshme edhe në praninë e mjeteve të tjera sinjalizuese të sistemit të parasinjalizimit.

5. Barriera “drejtimreguese” (fig. II. 393/a) është e ngjyrosur, nga ana e përdorshme, me shirita të alternuar kuqebardhe, të pajisura me maja shigjete. Majat e shigjetave duhet të jene të drejtuara në drejtim të devijimit. Barriera duhet të kete përmasa normal, jo me pak se 60 x 240 cm dhe madhesi jo me shume se 90 x 360 cm. Mund të jete e përbërë nga katër pjesë, me përmasa normale 60 x 60 cm dhe maksimale 90 x

cm (fig. II. 395), të vendosura horizontalisht me bordin e poshtem, në një lartesi jo me pak se 80 cm, të paraprirë dhe të ndjekura nga një sinjal të kalim të detyrueshem (fig. II. 393/b). Gjeresia e zonave të kuqe duhet të jete me 1.2 here më e gjere se gjeresia e zonave të bardha. Për ato që përdoren në zonat e banuara, përmasat mund të përgjysmohen.

Neni 32.

Shmangësit speciale (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Shmangësit speciale jane të tipave të mëposhtem:

PIKETA KUFIZUESE si në (fig. II. 394). Ato duhet të përdoren në seri, për të nxjerre në dukje kufijte gjatesore, si dhe afrimin e zonave të punes. Ato duhet të jene të vendosura gjithmone në kend të drejte ndaj aksit të rrugës, nga ana e se ciles jane drejtuar. Intervali ndërmjet piketave nuk duhet të jete me i madh se 15 m. Piketa është e ngjyrosur, nga ana ballore, me shirita të alternuar në kuqebardhe. Shiritat e kuq duhet të kene një gjeresi 1.2 here me të madhe se gjeresia e shiritave të bardhe. Përmasat minimale janë 20 x 80 cm dhe mbështetja duhet të siguroje një lartesi të bordit të poshtem të pakten 30 cm nga toka;

SHMANGËS ELEMENT I KTHESAVE TË PËRKOHSHME (fig. II. 395). Ata duhet të përdoren me shume elemente për të vënë në dukje anen e jashtme të devijimeve me kthesa të përkohshme, me rreze nën ose të barabarte me 200 metra dhe duhet të vendosen gjithmone në kend të drejte në aksin e rrugës. Intervali ndërmjet shmangësve të përkohshem duhet të jete në keto përmasa:

Rezia e ktheses (ne metra)	Hapësira gjatesore (ne metra)
deri në 30	5
30-50	10
50-100	5
100-200	20

Shmangësi paraqet në faqen ballore një vijatim me shigjete të bardhe, në sfond të kuq. Përmasa “normal” është 60 x 60 cm dhe ajo “maksimale” 90 x 90 cm.

Neni 33.

Konet dhe shmangësit fleksibel (Neni 21, i Kodit Rrugor)

1. KONI (fig. II. 396) duhet të përdoret për të kufizuar dhe vënë në dukje zonat e punimeve apo të mirembajtjes, me kohezgjatje të shkurter, për shtrirjen e sinjalizimit horizontal, për të treguar zonat ku mund të ndodhin aksidente, dyndjen e përkohshme të automjeteve, për vende në bllok, ndarjen e përkohshme të drejtimeve kunderecje dhe kufizimet e pengesave të përkohshme. Koni duhet të jete i përberë me material fleksibel gome ose plastike. Duhet të kete ngjyre të kuqe, me unaza të bardha praparefleksive. Përmasat , në të tria versionet dhe në të gjitha detajet, jane dhene në figurat përkatëse. Koni duhet të kete një baze të përshtatshme mbështetëse, me peshe nga brenda apo anash, për të garantuar qëndrueshmërinë në të gjitha kushtet atmosferike. Hapesira e vendosjes është 12 m në vije të drejte dhe 5 m në kthese. Në qendrat e banuara hapesira është më e ngushte, përveç largësive të ndryshme, të nevojshme për situata të veçanta të rrugës dhe trafikut.

2. SHMANGËSI FLEKSIBEL (fig. II. 397) duhet të përdoret për të kufizuar drejtimet e ecjes në korsi të ngjitura, të kunderta apo paralele, si dhe për të rrethuar zonat e punimeve apo të mirëmbajtjes me kohe të gjate veprimtarie. Shmangësi fleksibel, me forme shtresore cilindrike, duhet të jete i përbere nga material fleksibel, gome apo plastike. Ai duhet të kete ngjyre të kuqe, me unaza të bardha praparefleksive. Përmasat tregohen në figuren përkatëse. Baza e tij duhet të jete e bashkëlidhur ose, përndryshe, duhet të fiksohet në toke. Shmangësit fleksibel, në rast se rrezohen nga automjetet, duhet të rivendosen në pozicionin e parë vertikal, të pastakuar nga toka. Intervali i vendosjes është 12 m në vije të drejte dhe 5 m në kthese, përveç largësive të ndryshme në qendra te banuara, ku zbatohen kriteret sipas nevojave vendore të sinjalizimit.

3. Karakteristikat e materialit që përdoret për konet dhe shmangësit fleksibel përcaktohen sipas kriterëve teknike, të miratuara nga Ministria e Transportit.

Neni 34

Sinjalet horizontale të përkohshme dhe sistemet praparefleksive plotësuese (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet horizontale, me karakter të përkohshëm duhet të zbatohen në rastet e kantierëve, punimeve apo shmangieeve me kohezgjatje, maksimale, shtate dite pune, përveç rasteve kur kushtet atmosferike apo të bazës rrugore pengojnë vendosjen e rregullt. Në raste të tilla zbatohen sistemet e pikes 6. Sinjalet horizontale kane synim të orientojnë drejtuesit e mjeteve dhe të garantojnë sigurimin e trafikut në afersi apo fare prane anomalive planimetrike, të shkaktuara nga punimet rrugore.
2. Sinjalet horizontale të përkohshme jane në ngjyre të verdhe, të paçngjyroshe dhe nuk duhet të dalin me shume se 5 mm nga toka.
3. Sinjale të tilla duhet të jene të zhvendosshem tërësisht dhe me shpejtesi, pas mbarimit të shkakut që përcaktoi nevojën e vendosjes së tyre, pa lene asnje gjurme në toke, pa i shkaktuar asaj dëme dhe pa shkaktuar shqetësime apo ngatërresa në qarkullim.

4. Sinjalet horizontale, që përdoren nëpër kantiere apo në punimet rrugore, janë shirita gjatësore, të vazhdueshme dhe të ndërprere, për të treguar buzet, ndarjen e drejtimeve të levizjes dhe të korsive. Janë shirita tërthore në rastet kur tregojnë piken e ndaljes në rrugët njëkalimshme të alternuar, të rregulluar nga semaforet, nga shigjetat e drejtimit apo shenjat e shkruara me një tabelë me përmasa të llogaritura për një sinjalizim horizontal, të përhershëm.

5. Karakteristikat teknike dhe cilësore të materialeve përberese të sinjalizimit horizontal të përkohshëm dhe të sistemeve praparefleksive plotësuese, të përmendura në pika 6, si edhe metodat e matjes së këtyre karakteristikave, janë vendosur nga rregullat teknike, të miratuara në udhëzimin e Ministrisë Punëve Publike dhe Transportit.

6. Sistemet praparefleksive plotësuese duhet të përdoren në rastet e kantierëve, punimeve apo të shmangieve me kohezgjatje nga dy deri në gjashtë ditë pune. Ato përdoren për të përforcuar sinjalet horizontale të përkohshme në situata veçanërisht të rrezikshme. Ato duhet të reflektojnë një dritë të verdhë dhe nuk duhet të kenë lartësi më të madhe se 2.5 cm. Vendosen me baze të ngjyeshme sigurimi për të shmangur shkeputjet nga toka, në rast çrregullimesh të trafikut. Duhet të jenë lehtësisht të çmontueshme pa shkaktuar dëme ndaj veshjes së rrugës, siç parashikohet në nenin 30, pika 5. Intervali maksimal i vendosjes së sistemeve të tilla është 12 m në vijë të drejtë dhe 3 m në kthesë. Mjete të tjera sinjalizimi të përkohshëm që përdoren si shtesë apo në vend të atyre të parashikuara, mund të vendosen me miratim të Ministrisë së Transportit, në përputhje me udhëzimet e leshuara prej saj. Për sa i përket këtij problemi zbatohet dispozita e nenit 30, pika 6.

Neni 35.

Dukshmëria natën (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Dukshmëria natën e sinjaleve vertikale, që përdoren në punimet rrugore, përcaktohet nga neni 79.

2. Për sa u përket barrierave dhe shmangësve speciale, dukshmëria natën duhet të jetë e siguruar sipas rregullave të përcaktuara nga neni 77, pika 8.

3. Për sa u përket shmangësve fleksibel dhe koneve, dukshmëria natën duhet të jetë e siguruar nga shkelqimi i pakten i pjeseve të bardha, të parashikuara në nenin 77, pika

4. Sinjalet horizontale, të përkohshme dhe sistemet plotësuese të sinjaleve horizontale duhet të realizohen me materiale të tilla, që të jenë të dukshme si ditën edhe natën, edhe kur bie shi dhe në sfond rrugor të lagur.

5. Karakteristikat fotometrike dhe kolorimetrike të sinjaleve horizontale të përkohshme dhe të sistemeve plotësuese të këtyre sinjaleve janë përcaktuar sipas disiplinës teknike, të theksuara në nenin 34, pika 5.

6. Për të ndihmuar dukshmerinë e mjeteve ndriçuese të sinjalizimit gjatë orëve të nates dhe në rastet e pamshmerisë së dobët, barrierat e kreut të zonave të punimeve duhet të jenë të pajisura me aparate të përshtatshme ndriçuese, me ngjyrë të kuqe dhe

me ndriçim të fiksuar.

7. Rreshqitjet e pjerrta, që parashikohen në zonen e punimeve, duhet të plotesohen me sisteme me ngjyre shkelqyese të verdhe, në sinkronizim apo në progresion (dritat levijëse).

8. Anet gjatesore të zones se punimeve mund të jene të plotesuara me sisteme të ngjashme me drita të verdha, të fiksuar. Janë të ndaluar feneret apo burime të tjera drite me flake.

9. Karakteristikat teknike dhe cilesore të sistemeve ndriçuese, që paraqiten në pikat 6, dhe 8, si edhe metodat e matjes të ketyre karakteristikave, jane vendosur në baze të disiplines teknike, të miratuar nga Ministria e Transportit.

Neni 36.

Personat që punojne (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Ata që punojne në afersi të rrethimit të një kantieri ose që gjithsesi jane të ekspozuar ndaj trafikut të automjeteve në zhvillimin e veprimtarisë së punes të tyre, duhet të jene të dallueshme si ditën edhe natën, nëpërmjet veshjeve të punes fluoreshente dhe me vija.

2. Të gjitha veshjet duhet të jene prodhuar prej cope fluoreshente, në ngjyre portokalli ose të verdhe apo të kuqe, me vija në ngjyre të bardhe në argjend.

3. Në rastet e nderhyrjeve afatshkurtra mund të përdoren rripa prej materiali fluoreshent ose edhe me shirita në ngjyre portokalli.

4. Llojet e veshjeve dhe karakteristikat e materialeve fluoreshente, të vijezuara ose të dyja bashke, jane përcaktuar me disiplinen përkatëse teknike, të miratuar me udhezim të Ministrise Puneve Publike dhe Transportit.

Neni 37.

Automjetet operative (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Automjetet operative, makinerite dhe mjetet e punes, të përdorura për pune ose për mirembajtjen e rrugëve, të palevizshme ose të levizshme, duhet të mbajne, në anën e pasme një panel me vija të bardha dhe të kuqe, se bashku me një sinjalizim të KALIMIT TE DETYRUESHEM, me një shigjete të drejtuar nga ana ku mund të anashkalohet (fig. II. 398). Paneli dhe sinjali “KALIM I DETYRUESHEM” duhet të realizohen me celuloid prapapasqyruës të tipit të dyte, siç parashikohet në nenin 77, pika 10. Ky lloj sinjalizimi duhet të përdoret edhe nga automjetet, të cilet, në varesi të llojit të ngarkesës ose të masës së saj, duhet të ecin me shpejtesi të kufizuar. Në keto raste automjete të tilla duhet të pajisen me një ose me shume drita të verdha vezulluese.

2. Automjetet operative edhe nëse duhet të kryejne pune mirembajtjeje afatshkurtra, të tilla si ndërrimi i llampave të ndriçimit publik ose meremetimi i mbulesës së rrugës, duhet të parasinjalizohen në një afat të përshtatshëm kohor:

a) në rrugët urbane me paralajmerimin “PUNIME” (fig. II. 383), me sinjalizimet “KALIM I DETYRUESHEM” i paraprire ky, nëse është e nevojshme, nga sinjalizimet “NDALIM PARAKALIMI” (fig. II. 48), “NGUSHTIM RRUGE” (fig. II. 384, II. 385 ose II. 386), “NJEKALIMSH I ALTERNUAR” (figurat II, 41 dhe II. 45) dhe “KUFU MAKSIMAL I SHPEJTESISE” (fig. II. 50) nëse kufiri është më i vogël se 50 km në orë;

b) në rrugët jashtëqytetese me sinjalizime sipas shkronjës “a”, me sinjalizime të “KUFIRI MAKSIMAL I SHPEJTESISE” në zbritje dhe me sinjalizime të “KALIMIT TE DETYRUESHEM”, në numer të mjaftueshëm për të shmangur dyndjen e mundshme në trafikun e rrugës malore.

Neni 38.

Kantieret e lëvizshme (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Një kantier rrugor quhet “i lëvizshëm” nëse karakterizohet nga një shpejtesi mesatare e zhvillimit të punëve, që mund të variojë nga disa qindra metra në ditë deri në disa km në orë.

Sinjalizimi për një kantier të lëvizshëm qëndron në :

a) parasinjalizim të vendosur në buze të rrugës dhe të zhvendosur përpara, në përputhje me ecurinë e punimeve, ose edhe në një automjet të dukshëm, me një mbulësë dhe mbrojtje paraprake dhe, gjithsesi, në një largësi, që i lejon drejtuesit një manovrim normal të uljes së shpejtesisë, në përputhje me

shpejtesinë që vete ata mund të ruajnë, si në përputhje me rregulloren, ashtu edhe sipas rastit, në pjesën përkatëse të rrugës. Sinjalizimi i paralajmerimit, i vendosur në anë të rrugës (në të dy kalimet nëse është e nevojshme) përbehet, përgjithësisht, nga një tabelë që përmban sinjalizimin “PUNIME”, sinjalizimin “KORSI E LEJUESHME”, panelin integrativ, që tregon largësinë e kantierit (figurat II. 399/a dhe II. 399/b) dhe drita të verdha, vezulluese. Sinjalizimi për paralajmerim, i vendosur në një automjet të mbrojtjes së paralajmeruar, mund të përmbajë edhe sinjalizimin “SINJALIZIM I LËVIZSHEM PARALAJMERIMI” (fig. II. 400).

b) “SINJALIZIMI I LOKALIZIMIT”, i vendosur në toke dhe i zhvendosur në përputhje me ecurinë e punimeve. Sinjalizimi përfshin konfiguracionin e

“SINJALIZIM I LËVIZSHEM MBROJTJEJE” (fig. II. 401), i përbërë nga një panel me rripa të bardha dhe të kuq. Paneli përmban një sinjalizim kalimi të detyrueshëm, me shigjete të drejtuar nga ana ku mund të parakalohet zona e kantierit dhe i shoqëruar me drita të verdha vezulluese, disa prej të cilave në formë shigjete, të drejtuara ashtu si sinjalizimi i kalimit të detyrueshëm.

Sinjalizimi “NE VEND” përfshin edhe kufizimin e zonës së punimeve me kone dhe piketa, keto të fundit, mundësisht, të pajisur me drita të verdha, vezulluese. “SINJALIZIMI I LËVIZSHEM I MBROJTJES” mund të vendoset në një automjet pune ose në një karel të tërhequr nga vete automjeti, ose në një automjet tjetër shoqëruar. Sinjalizimi “PUNIME” duhet të vendoset në rrugët e kryqëzuara, nëse kantieri i lëvizshëm u paraqitet papritur automjeteve që qarkullojnë. Sinjalizimet e vendosura në automjete duhet të realizohen me celuloid prapapasqyruar të tipit 2, sipas nenit 77, pika 10. Në tunele nuk lejohen kantiere të lëvizshme, nëse tuneli mbahet i hapur për trafikun.

3. Në të gjitha fazat kur nuk punohet, qofte para ose pas fillimit të punes, dritat e “SINJALIZIMIT TE LEVIZSHEM TE MBROJTJES” duhen çaktivizuar dhe vete sinjalizimi duhet vendosur në pozicion të palosur.

Neni 39.

Sigurimi i këmbësoreve në kantieret rrugore (Neni 21 i Kodit Rrugor)

Sinjalizimi i sigurimit të punimeve, të materialeve, të germimeve dhe të kantierëve rrugore duhet të përmbaje masa të veçanta mbrojtjeje, për paprekshmerinë e kembësoreve, që kalojnë në afersi të kantierëve.

Kantieret e ndertimit, germimet, mjetet dhe makinat e punes si dhe rrezja e tyre e veprimit duhen kufizuar, sidomos në krahun ku kalojnë kembësore, me pengesa, parapete ose lloje të tjera rrethimesh, sic parashikohet në nenin 31, pika 2.

Rrethimet e pikes 2 duhet të shenohen me drita të forta të palëvizshme dhe sistem të vijeve, me sipërfaqe minimale 50 cm², mundësisht në intervale gjate perimetrit rrethues.

4. Nëse nuk ekziston një rrugë për kembësore, ose kjo është zënë nga kantieri, duhet kufizuar dhe mbrojtur një korridor për kalimin e kembësoreve, gjate krahut ose kraheve me fytyrë nga trafiku i automjeteve, në një largësi të pakten një meter. Ky korridor mund të jete një rrugë e përkohshme për kembësore e ndertuar mbi rrugën për automjetet, ose në një rrip rrugë e mbrojtur, në krahun e trafikut, me barriera ose me një parapet rrethor të sinjalizuar nga ana e rrugës së automjeteve, sic përcaktohet në pikën 3.

5. Pusetat dhe çdo lloj kapaku tjetër, të hapura edhe për një kohë të shkurter, që gjendet në rrugën e automjeteve, ose anash rrugës apo në rrugën e kembësoreve, duhet të jene krejtësisht të rrethuar (fig. II. 402).

Neni 40.

Kufizimet e shpejtesise në afersi të punimeve ose të kantierëve rrugore (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Kufizimet e përkohshme të shpejtesise, në afersi të punimeve ose të kantierëve rrugore, i nënshtrohen, me përjashtim të rasteve urgjente, marreveshjes dhe udhëzimeve të entit pronar të rrugës. “KUFIRI I SHPEJTESISË”, me përjashtim të rasteve të jashtëzakonshme, duhet të vendoset në vazhdim të sinjalizimit “PUNIME”, ose i treguar me të në të njëjten mbështetese. Vlera e kufizimit, me përjashtim të rasteve të jashtëzakonshme, nuk duhet të jete me e vogël se 10 km në orë. Kur është i nevojshëm kufizimi i shpejtesise në rrugët ku lejohet shpejtesi e madhe, duhen vendosur kufij në zbritje.

2. Në fund të zones së punimeve ose të kantierit, nëse është vendosur sinjalizimi “RRUGË E LIRE”, nuk duhet ai “MBARIM I KUFIZIMIT TE SHPEJTESISË”, nëse ndalimet e tjera mbeten në fuqi. Nëse një kufizim i shpejtesise së ndryshueshme mbetet edhe pas përfundimit të zones së punimeve, mjafton të vendoset sinjalizimi me

kufirin e ri, pa vendosur atë “MBARIM I KUFIZIMIT TE MEPARSHEM”.

Neni 41.

Ngushtimet e rrugëve dhe njëkalimet e alternuara (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Nëse prania e punimeve, e materialeve ose e kantierëve rrugorë sjell një ngushtim të rrugës së automjeteve, nevojitet vendosja e sinjalizimit të rrezikut të përkohshëm

“NGUSHTIM”, në njërin prej tri versioneve të parashikuara (figurat II. 384, II. 385 dhe II. 386). Nëse një sinjalizim i tillë vendoset pranë zonave të punimeve ose të kantierit, pas parasinjalizimeve të tjera, të mundshme duhet dhënë me një panel plotesues, gjatësia e ngushtimit.

2. Nëse gjatësia e ngushtimit është më e vogël se 5.60 metra duhet përcaktuar njëkalimi i alternuar në kohe, sipas pikës 3.

3. Sistemi i kalimit në një ngushtim me gjatësi më të vogël se 5.60 metra, mund të rregullohet në tri mënyra:

a) KALIM I ALTERNUAR, ME ANE TË SHIKIMIT:

Duhet vendosur sinjalizimi negativ “TE JEPET PERPARESI NË NJEKALIM TE ALTERNUAR” (fig. II. 41), nga ana në të cilën trafiku ndeshet me pengesën dhe duhet të devijojë. Ose sinjalizimi tjetër “E DREJTE PERPARESI NË NJEKALIM TE ALTERNUAR” (fig. II. 45), që i jep përparësi atij kahu të qarkullimit, që është më pak i prekur nga punimet.

b) KALIM I ALTERNUAR NGA POLICET E TRAFIKUT:

Ky sistem kërkon dy police trafiku, të pajisur me tabelizat e duhura, të vendosur në secilin prej ekstremiteve të ngushtimit, të cilët i paraqesin trafikun njëri anën jeshile të tabelës dhe tjetri anën e kuqe të saj. Funksionimi i këtij lloji sistemi është i lidhur me një bashkërendimin të mirë të veprimeve të policeve të trafikut, që mund të realizohet nëpërmjet veprimeve ose me radiomarrese dhe transmetuese apo edhe nëpërmjet një polici të trete, ndërmjetes, edhe ai i pajisur me tabelë. Tabelizat janë rrethore (fig. II. 403), me diametër 30 cm dhe me një dorezë me një gjatësi 20 cm, me veshje prej celuloidi të vijëzuar, me ngjyrë jeshile nga njëra anë dhe të kuqe nga ana tjetër. Policet e trafikut mund të përdorin edhe flamuj me ngjyrë portokalli, fluoreshente, me përmasa jo më të vogla se 80 x 60 cm, kryesisht për t’i detyruar levijësit që të ulin shpejtesinë dhe të tregojnë një kujdes më të madh. Levizja e flamujve mund t’u besohet edhe sistemeve mekanike.

c) KALIM I ALTERNUAR NË PËRMIJËT SEMAFOREVE

Kur nuk është i mundur përdorimi i dy sistemeve të mësipërme, për shkak të gjatësisë së ngushtimit ose ngaqë të dyja anët e ngushtimit nuk e shohin dot njëra-tjetrën, kalimi i alternuar duhet të realizohet nëpërmjet dy semaforeve, të komanduar me dorë ose me funksionim automatik. Në kohën e përdorimit të cikleve me kohe të përcaktuar, faza e ngjyrës së kuqe nuk duhet t’i kalojë 2 minutat, me përjashtim të rasteve të jashtëzakonshme, të ngushtimeve me gjatësi të madhe. Jashtë qendrave të banuara impianti semaforik duhet të paraprihet nga sinjalizimi i rrezikut të përkohshëm “SEMAFOR” (fig. II. 404),

me një drite të verdhe vezulluese, të vendosur në vendin e diskut të verdhe të simbolit. Lidhja “semafor-central-semafor” mund të realizohet me ane të kavos ose me radio. Semafori duhet të vendoset në anen e djathtë, në lartësinë e zones së ndalimit të përkohshëm. Nëse trafiku mund të paraqitet në mënyrë të shpejtë në një kors, semafori duhet të përsëritet në të majtë, në vijën e ndarjes së drejtimeve të ecjes. Venia në punë e një impianti semaforik për kalim të alternuar duhet të autorizohet nga enti pronar ose koncesionar i rrugës, që ka aftësinë e përcaktimit ose të ndryshimit të kohezgjatjes së fazave, në përputhje me gjendjen e trafikut.

Neni 42.

Shmangiet e itinerarit (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Kemi shmangie të itinerarit në rastet kur i gjithë trafiku ose një pjesë e tij kalohet në një vendkalim tjetër (itinerar i ndryshuar) nga itinerari normal. Shmangiet mund të jenë të detyrueshme (vetëm shmangie) ose fakultative (itinerar i keshillueshëm).

Çdo lloj shmangieje mund të përcaktohet ose autorizohet nga enti pronar ose koncesionar i rrugës së ndërruar. Nëse itinerari i shmangur përfshin edhe ente të tjera pronare ose koncesionare nëvojitet një marrëveshje paraprake e të gjithë enteve të interesuara.

2. Sinjalizimi i treguesve të nevojshëm është si më poshtë:

PARALAJMERIM SHMANGIE (fig. II. 405) që duhet vendosur 100 metra në kushte normale dhe 300 metra dhe 150 metra në autostrada dhe në rrugët jashtëqytetese, kryesore (fig. 406).

SINJALIZIME TE DREJTIMIT, që vendosen sipas kryqëzimeve (figurat II. 407/a dhe II. 407/b);

në rastet e kufizimeve të formës dhe të sasisë në itinerarin normal, në kryqëzimin që paraprin kantierin, duhet vendosur sinjalizimi

“PARALAJMERIM SHMANGIE” ku vendosen simbolet në baze të shmangieve, për të shënuar itinerarin shmangës (fig. II 408).

ç) një devijim i detyrueshëm vetëm për një lloj ose për lloje të veçanta automjesh duhet të ketë sinjalizim “DREJTIM I DETYRUESHËM”, së bashku me simbolin ose simbolet e kategorive të automjeteve të përjashtuara. (figurat II. 409/a dhe II. 409/b);

një devijim fakultativ, vetëm për ose disa kategori të veçanta automjesh, duhet bërë me sinjalizimin “DREJTIM I KESHILLUAR”, i plotësuar me një ose disa simbole të kategorive të automjeteve të përjashtuara (figurat II. 410/a dhe II. 410/b).

Në rrugët për automjete, të ndara në dy ose më shumë kors, për të treguar kahun e lëvizjes vendosen sinjalizimet e mëposhtme, për gatishmerinë dhe përdorimin e korsive:

sinjali “KORSI E MBYLLUR OSE TE MBYLLURA” (figurat II. 411/a, II. 411/b, II. 411/c dhe II. 411/d) duhet përdorur kur në një rrugë, me dy ose më shumë kors, zvogëlohet numri i atyre që janë në gatishmëri sipas kahut të lëvizjes. Mbyllja e dy ose më shumë korsive duhet të kufizohet në hapësirë, në mënyrë që të përdoret mbyllja e një korsie për çdo here.

Paraqitja grafike e simbolit ndryshon sipas gjendjes rrugore dhe numrit të korsive të përfshira. Sinjalizimi mund të paraprihet nga një paralajmerim, i përbërë nga i njëjti sinjalizim, i pajisur me një panel plotesues, që tregon largësinë nga pika ku është vendosur mbyllja;

sinjali “RRUGE AUTOMOBILISTIKE E MBYLLUR” (figurat II. 412/a, II. 413/a, II. 413/b) duhet të përdoret kur njëra prej rrugëve me kalime të ndara, mbyllet për trafikun;

sinjalizimi “RIHYRJE NE RRUGE” (figurat 412/b, II. 413/c) përdoret për të treguar rivendosjen e kushteve të vlefshme normale;

- sinjalizimi “PERDORIM I KORSIVE” mund të përdoret për të treguar përdorimin e korsive, në gatishmeri për kategori të ndryshme të automjeteve (fig. II. 414).

Sinjalizimi i përshkrimit të nëvojshëm është si me poshte:

Sinjalizimi “T’I JEPET PERPARESI” ose “TE NDALOHET DHE T’I JEPET PERPARESI” (sipas kushteve të shkallës së shikimit) në të gjitha kryqëzimet e itinerarit të devijuar, nëse rruga e nderprere është e pajisur me të drejte për përparesi;

- sinjalizimet “DEVIJIM KALIMI”, “DREJTIM I DETYRUAR”, barriera sipas numrit të nëvojshëm;

sinjalizim i lejit të mundshëm të rezidentëve përgjate rrugës së nderprere, por në një mënyrë të tillë që të përjashtohen dyshimet ose hezitimet në trafikun me ndalimkalimi.

Neni 43.

Hyrjet në përgjithësi (Neni 22 i Kodit Rrugor)

1. Sipas nenit 22 të Kodit Rrugor, hyrje quhen:

hyrjet e një rruge private në një rrugë të përdorimit publik;
hyrjet për automjete nga një zonë private, anësore në rrugën e përdorimit publik.

2. Hyrjet e pikes 1 ndahen në hyrje të sheshta, hyrje të ngritura, hyrje të devijuara dhe hyrje të përziera. Për hyrjet e sheshta dhe ato të devijuara vlejne përcaktimet përkatëse të kryqëzimeve, sipas nenit 3 të Kodit Rrugor. Hyrjet e përziera paraqesin, në të njëjten kohë, karakteristikat e hyrjeve të sheshta dhe të devijuara.

Neni 44.

Hyrjet në rrugët jashtëqytetëse (Neni 22 i Kodit Rrugor)

1. Në autostrada nuk lejohen hyrjet private.

2. Në rrugët ndërqytetëse kryesore lejohen hyrje private të devijuara, të vendosura në një largësi jo më të vogël se 1000 metra nga njëra-tjetra, e matur kjo ndërmjet akseve të hyrjeve të njëpasnjeshme.

3. Në rrugët ndërqytetëse dytesore lejohen hyrje private, nëse ndertohen në një largësi jo më të vogël se 300 metra ndërmjet tyre, e matur kjo ndërmjet akseve të hyrjeve të njëpasnjëshme.

4. Rrugët ndërqytetëse, kryesore dhe dytesore, që ndertohen të reja, duhet të parashikohen me zona anësore toke, që të lejojnë vendosjen e rrugëve të shërbimit për futjen e hyrjeve private në rrugë.

5. Hyrjet duhet të lokalizohen aty ku relievi i vendit dhe përvijimi i rrugës lejon shkallën më të lartë të shikimit të zones lidhëse të rrugës ndërmjet dy a më shumë autostradave dhe mundësisht në pjesët drejtvizore të rrugës .

6. Enti pronar i rrugës mund të mos pranojë autorizimin për hyrje të reja, degezimin ose ndërrthurjen apo për shndërrimin e atyre ekzistuese ose për ndryshim të përdorimit të tyre, kur ai mendon se ato mund të sjellin shpërdorim të sigurisë dhe rrjedhshmëri të qarkullimit. Një gjë e tillë bëhet në rastet e hyrjeve ose të degezimeve të atyre ekzistuese ose që duhet të vendosen në përputhje me pjesët e rrugës në këto ose të pjerresive të madhe, nëse nuk është i mundur respektimi i normave të përcaktuara për shkallën e shikimit për kryqëzimet, sipas nënave 16 dhe 18, të Kodit Rrugor.

7. Vetë enti mund të mos pranojë autorizimin e hyrjes në zona orografike të vështira, që nuk garantojnë kushte të mjaftueshme sigurie.

8. Hyrjet dhe degezet duhen ndërtuar me materiale, cilësore dhe gjithmone duhen mirëmbajtur që të shmangin prurjet e materialeve të çdo lloji natyre, si dhe grumbullimi i ujërave në vendin e rrugës. Gjithashtu duhet të shtrohen, gjatë gjithë pjesës së rrugës, por jo më pak se 50 metra, duke filluar nga buza e rrugës nga ku fillon degezi.

9. Hyrjet realizohen dhe mbahen nga enti pronar i rrugës vetëm për zonën e bashkimit të rrugëve. Privatit i përket ndërtimi dhe mirëmbajtja e hyrjes, që bie në pjesën e zonës private; shpenzimet për mirëmbajtjen e hyrjeve private u ngarkohen titullareve të hyrjes edhe për pjesën që i përket drejtpërdrejt entit pronar të rrugës.

Neni 45.

Hyrjet në rrugët urbane (qytetëse). Rrugëkalimi i automjeteve në trotuar (Neni 22 i Kodit Rrugor)

1. Ndërtimi i rrugëkalimeve të automjeteve në trotuar autorizohet nga enti pronar i rrugës, sipas normave të ndërtimit dhe urbanistikes në fuqi.
2. Rrugëkalimi i automjeteve në trotuar duhet realizuar sipas kushteve të mëposhtme:
 - a. duhet të jetë të paktën 12 metra larg nga kryqëzimet dhe, në çdo rast, duhet të jetë i dukshëm nga një largësi e barabartë me hapësirën që i duhet frenimit pas një shpejtesie maksimale të lejueshme në atë rrugë;
 - b. duhet të lejojë hyrjen në një zonë anësore, të përshtatshme për qëndrimin e

automjeteve;

c) nëse hyrja në pronat anësore është e caktuar edhe për levizje kembesoresh, duhet të parashikohet një ndarje e rrugekalimit të automjeteve në trotuar me ate për kembesorët;

ç) duhet të sinjalizohet me ane të sinjalizimit përkatës, sipas nenit 118.

3. Nëse hyrja e automjeteve në pronen anësore behet drejtpërdrejt nga rruga, rrugekalimi i automjeteve në trotuar, përveçse në përputhje me kushtet e parashikuara në piken e meparshem, duhet realizuar në menyre të tille, që të favorizojë hyrjen e menjehershme të automjeteve në pronen anësore.

4. Lejohet hapja e rrugekalimeve për hyrjen e automjeteve në trotuar për qëllime të përkohshme, si për shembull hapja e kantierëve ose e diçkaje të ngjashme. Në raste të tilla duhen studiuar, sa të jete e mundur, kushtet e pikes 2. Në çdo rast, duhet të vendoset edhe sinjalizimi i rrezikut, atehere kur nuk mund të shihen largësitë nga kryqëzimi.

- REKLAMAT NEPER RRUGE DHE MBI MJETET RRUGORE (Neni 23 i Kodit Rrugor)

Neni 46.

Përcaktimi i mjeteve të reklames (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Është për t'u vlerësuar "njofitim" shkrimi me shenja alfanumerike (shkronja dhe numra), i plotësuar në çdo rast nga një simbol apo shenje, i realizuar dhe mbështetur në çfarëdolloj materiali, e vendosur në qendren që kryen veprimtarinë se ciles i referohet apo në pjeset ballore të së njëjtes qendër. Mund të jete e ndriçuar si nga drita e vetë natyrale, ashtu edhe nga një drite jo e drejtpërdrejte.

2. Duhet cilesuar "burim ndriçimi" çdo trup (objekt) ndriçues apo një grup trupash ndriçues, që, duke përhapur drite në forme pikezimi, drejtëvizore apo të hapur, ndriçojnë zona, godina, monumente, tabela të çdo natyre si dhe fatkeqesi natyrore.

3. Përcaktohet si "tabele" ai objekt me dy faqe, i mbështetur nga një strukturë e lidhur mbajtëse, që shërben për përhapjen e mesazheve të reklames apo të propagandes, qofte drejtpërdrejt qofte nëpërmjet mbivendosjes se elementeve të tjera. Ajo është e përdorshme në të dyja faqet, qofte për pamje të ndryshme nga njëra-tjetra. Mund të jete e ndriçuar nga drita e vet apo nga një drite tërthore.

4. Cilesohet "pllakat" elementi dypërmasor, i realizuar në material të çfarëdollojshëm, jo të forte, misioni i të cilit është përhapja e mesazheve të reklames dhe të propagandes. Pllakat vendosen në struktura murale apo në bazamente të tjera, por ndryshe nga ato të tabelave dhe të mjeteve të tjera të reklames, nuk mund të jene të ndriçueshme as nga drita e tyre e as nga drita tërthore.

5. Cilesohet "shirit ose stende" elementi dypërmasor, i realizuar me material të çfarëdollojshëm, jo të forte, pa baze mbështetëseapo që në tëresine e vet nuk ka baze. Përdoret për përhapje reklamash të manifestimeve apo të shfaqjeve. Mund të ndriçohet me drite të tërthortë.

6. Cilesohet “shenje horizontale reklame” riprodhimi mbi sipërfaqet e rrugëve, me celuloid ngjites, me shkrime alfanumerike, me simbole dhe shenja. Përdoret për përhapjen e mesazheve të reklames apo të propagandes.

7. Cilesohet “impiant reklame apo propagande” çdo objekt, që përdoret për reklama apo propagande, për prodhime, përdorimi i të cilave nuk është i përcaktuar në përcaktimet e mëparshme, as si njoftim, tabelë, pllakat dhe as si shenje reklame horizontale. Mund të jete e ndriçueshme si nga drita e vet edhe nga një dritë jo e tërthortë.

8. Në termin e përgjithshëm “mjete të tjera të reklames”, të treguara në nënet që pasojne, duhet të përfshihen elementet pasuese përberese të reklames; njoftime, shenja horizontale reklame, impiante reklame apo propagande, shirita, pllakate dhe stenda.

Neni 47.

Përmasat e tabelave të reklames (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Tabelat dhe mjetet e tjera të reklames, të parashikuara në nenin 23 të Kodit Rrugor dhe në nenin 46, nëse vendosen jashtë qendrave të banuara, nuk duhet të kalojnë sipërfaqen e 6 metrave katrore, me përjashtim të njoftimeve të vendosura paralelisht me drejtimin e levizjes së automjeteve, që mund të arrijnë një sipërfaqe prej 20 metra katrore. Nëse janë të vendosura brenda qendrave të banuara, janë subjekte të kufizimeve të përmasave të parashikuara nga rregulloret e pushtetit vendor.

2. Limiti i sipërfaqeve, për të cilat u fol në piken 1 të këtij neni, reduktohet në 3-6 metra katrore, nëse tabelat dhe mjetet e tjera të reklames janë të vendosura në afërsi të rrugëve, jashtë qendrave të banuara, që përbejnë qendra administrative të rrethit, brenda largësisë prej 5 kilometrash nga tabela që tregon emrin e qendres së banuar.

Neni 48.

Karakteristikat e tabelave dhe e mjeteve të reklames së pa ndriçueshme (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Tabelat dhe mjetet e tjera të reklames duhet të realizohen me materiale të qëndrueshme ndaj vepruesve atmosferike.

2. Strukturat e mbështetjes dhe të bazamentit duhet të jenë llogaritur për të përballuar shtytjen e erez. Ato duhet të jenë të salduara dhe të montuara fort.

3. Për sa kohë që strukturat e përmendura përbejnë objekte, realizimi i të cileve është në kryerje e sipër dhe i rregulluar në baze të normave të veçanta, vezhgimi i ketyre normave dhe përmbushja e detyrimeve të parashikuara prej tyre, duhet të dokumentohet para tërheqjes së autorizimit, për të cilin flitet në nenin 23, pika 4 të Kodit Rrugor.

4. Tabelat dhe mjetet e tjera të reklames duhet të kene forme të rregullt, e cila, në çdo rast, nuk mund të jete si rreth apo trekendesh. Përdorimi i ngjyres se kuqe duhet të jete

i kufizuar, vetëm për riprodhimin e shenjave të miratuara dhe në asnjë rast nuk mund t'i kalojë një të pestat e të gjithë sipërfaqes së tabelës apo ndonjë mjeti tjetër të reklames.

5. Pjesa e poshtme e tabelave dhe mjeteve të tjera të reklames, të vena në zbatim, duhet të jetë, në çdo pike të saj, në një kuote maksimale prej 1.5 metrash, duke nisur nga lartësia e bankinës rrugore, të matur në seksionin rrugor korrespondues.

6. Shenjat horizontale të reklames, të lejuara nga neni 50, pika 9, duhet të jenë të realizuara me materiale të levizshme, por të lidhura mirë në sipërfaqen e rrugës, kur janë në përdorim dhe që garantojnë një kalim të mirë të automjeteve mbi to.

Neni 49.

Karakteristikat e tabelave dhe e mjeteve të tjera të reklames së ndriçueshme (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Burimet e dritës, tabelat dhe mjetet e tjera të reklames së ndriçueshme, së vendosur jashtë qendrave të banuara, gjatë apo në afersi të rrugëve, nuk mund të kenë dritë ndezeshuaj, as me ngjyrë të kuqe. Drita nuk duhet të ketë intensitet ndriçues me të madh se 150 qirinj për meter katror apo një intensitet që mund të të shkaktojë verbim.

2. Burimet ndriçuese, tabelat dhe mjetet e tjera të reklames së ndriçueshme duhet të kenë një formë të rregullt, që, në çdo rast, nuk mund të jetë në formë rrethi apo trekëndeshi.

3. Kryqi i kuq i ndriçueshem lejohet vetëm në rastet kur tregon ambulancën dhe qendrat mjekësore të nderhyrjes së shpejtë.

4. Brenda qendrave të banuara zbatohen normat e parashikuara nga rregulloret e pushtetit vendor.

Neni 50.

Vendosja në rrugë dhe në brezat e përkatësise (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Gjatë apo në afersi të rrugëve, brenda apo jashtë qendrave të banuara, është e ndaluar vendosja e pllakatave, sic përcaktohet në nenin 46.

2. Pozicionimi i tabelave dhe mjeteve të tjera të reklames jashtë qendra ve të banuara, përveç rasteve të parashikuara nga pika 5 në vazhdim; gjatë apo në afersi të rrugëve, ku lejohet vendosja e tyre, duhet të jetë e autorizuar dhe të kryhet në përputhje me largësinë minimale, të përcaktuara më poshtë:

- a) 3 m nga kufiri i karrexhates;
- b) 150 m nga tabelat e tjera apo mjetet e reklames;
- c) 250 m para sinjaleve rrugore, të rrezikut apo atyre përshkruese;
- ç) 150 m pas sinjaleve të rrezikut dhe përshkruese;
- d) 150 m para sinjaleve treguese;

- dh) 100 m pas sinjaleve treguese;
- e) 100 m nga pika tangente e kthesave horizontale; ë) 300 m nga kryqëzimet;
- e) 200 m nga hyrjet e tuneleve;
- f) 100 m nga kulmi i rakordimeve vertikale, konkave dhe konvekse.

3. Pozicionimi i tabelave dhe i mjeteve të tjera të reklames jashte qendrave të banuara, gjate apo në afersi të rrugëve ku lejohet vendosja, ndalohet në pikat e meposhtme:

- a) në vendet ku kryhen mirembajtje;
- b) në vendet e kryqëzimeve;
- c) gjate kthesave dhe në të gjithë zonen e përfshire ndërmjet kthesës dhe kordes se hequr mes dy pikave tangente;
- ç) mbi skarpatat rrugore të mbivendosur në rruge, në terren të cfaredo natyre apo pjerresie;
- d) në vendet e rakordimeve vertikale, konkave e konvekse;
- dh) në dhe nën ura;
- e) në mbikalimet dhe anet e tyre;
- ë) mbi parapetet rrugore, mbi barrierat e sigurimit dhe mbi sisteme të tjere anësore mbrojtjeje dhe sinjalizimi.

4. Pozicionimi i tabelave dhe i mjeteve të tjera të reklames brenda qendra ve të banuara, përvec atyre të parashikuara në piken 5, është i ndaluar në të gjitha pikat e treguara në piken 3, dhe, atje ku lejohen nga rregulloret e pushtetit vendor, ato duhet të jene të autorizuar dhe të respektojnë distancat minimale të meposhtme:

- a) 50 m nga tabelat e tjera dhe nga mjetet e reklames, nga sinjalet rrugore dhe nga kryqëzimet;
- b) 100 m nga pika e tangjences se kthesave horizontale dhe nga hyrjet e tuneleve;
- c) 100 m nga kulmi i rakordimeve vertikale konkave dhe konvekse.

Për largësitë nga kufiri i rrugës zbatohen normat e rregulloreve të pushtetit vendor. Kufizimet e mesiperme nuk zbatohen në pjeset parakembësore, me kusht që mesazhet e reklames të jene të vendosura vetem mbi faqen e kthyer nga këmbësorët.

5. Normat, për të cilat flitet në pikat 2,3 dhe 4, të kufizuara vetem për vendosjen në kthesa, nuk zbatohen për shenjat e vendosura paralelisht me drejtimin e levizjes së automjeteve dhe në godinat, ose edhe në një largësi jo më pak se 3 m nga limiti i siperfaqes të rrugës. Por, në të gjitha rastet, duhet të respektohen dispozitat e nenit 23, pika 1, të Kodit Rrugor.

6. Largësitë e treguara në pikat 2 dhe 4, me përjashtim të atyre që lidhen me kryqëzimet, nuk duhen respektuar për tabelat dhe mjetet e tjera të reklamës, të vendosura në pozicion paralel me drejtimin e levizjes se automjeteve dhe vende në afërsi, përgjate gjithë sipërfaqes së tyre apo edhe objekte, apo edhe në një largësi jo më pak se 3 m nga kufiri i rrugës. Brenda qendrave të banuara, rregulloret e pushtetit vendor fiksojne kriteret e individualizimit të hapësirave, ku lejohet vendosja e tabelave të tilla dhe e mjeteve të tjera të reklamës, si dhe përqindjet maksimale të siperfaqeve të përdorshme për të njejtat mjete, në ato siperfaqe që ndodhen nëper objekte në perspektive apo përballë rrugës.

7. Jashtë qendrave të banuara mund të autorizohet vendosja, për çdo drejtim të levizjes, vetëm për një tabelë reklame, që tregon pikat e furnizimit me karburant dhe të pikave të shërbimit, me sipërfaqe maksimale 3 metra katrorë. Tabelat nuk mund të vendosen në një largësi me pak se 200 m nga njëra-tjetra dhe nga tabelat e tjera.

8. Përgjatë rrugëve dhe në afërsi të tyre, lejohet vendosja e tabelave apo mjeteve të tjera të reklames, të shoqeruara me njoftime të tjera, në shërbim të rrugës dhe të dhëna nga mirembajtësit e rrugës, në shërbim të rrugëtareve, si: ore, kosha plehrash, banko, tregues toponomastike, streha dhe të tjera. Por, në të gjitha rastet, duhet të respektohen largësitë minimale të parashikuara në pikat 2 dhe 4. Në rastet kur secila tabelë, e shoqëruar me një shërbim, ka një sipërfaqe me pak se 1 meter katror, nuk zbatohen largësitë ndaj tabelave dhe mjeteve të tjera të reklames.

9. Shenjat horizontale të reklamave lejohen vetëm:

a) brenda zonave për përdorim publik, brenda komplekseve industriale dhe tregtare;

b) përgjatë largësisë së manifestimeve sportive apo mbi zonat e kufizuara, të caktuara për zhvillimin e manifestimeve të ndryshme, të kufizuara në periudhat e zhvillimit të tyre dhe 24 ore para dhe pas tyre. Për to nuk zbatohen pika 3 dhe largësitë për të cilat flitet në pikat 2 dhe 4 dhe që zbatohen vetëm për sinjalet rrugore horizontale.

10. Ekspozimi i shiritave, stendave dhe pllakateve lejohet vetëm gjatë periudhave të zhvillimit të manifestimeve apo shfaqjeve, të cilave u referohen. Kjo mund të zgjase një javë para veprimtarisë dhe 24 ore pas tij. Për shiritet, pllakatet dhe stendat, largësia nga tabelat dhe mjetet e tjera të reklames, të parashikuara në pikat 2 dhe 4, reduktohet nga 100 m në 25 m.

11. Është e ndaluar vendosja e tabelave dhe e mjeteve të tjera të reklames me mesazhe të ndryshueshme, të cilat kryen në një periudhë të levizshme me pak se 10 minuta, në pozicion të tërthortë me drejtimin e levizjes së automjeteve.

12. Është e ndaluar vendosja e tabelave dhe e mjeteve të tjera të reklamës në borduren e trotuareve dhe në anet e rrugëve.

Neni 51.

Vendosja e mjeteve të reklamës në stacionet e shërbimit dhe në zonat e parkimit (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Në stacionet e shërbimit dhe në zonat e parkimit mund të vendosen tabela apo mjete të reklames, sipërfaqia e përgjithshme e të cilave nuk i kapërcen 5 për qind të zones së zënë nga stacioni i shërbimit apo nga zonat e parkimit, kur behet fjalë për rrugë të tipit C dhe F, dhe 1 për qind të të njëjtave sipërfaqe kur është fjala për rrugë të tipit A dhe B. Por duhet që në të gjitha rastet ato të mos jenë të vendosura përgjatë pjesës balllore të rrugës, përgjatë korsive të rritjes dhe të uljes së shpejtesisë dhe në pikat e hyrjes në rrugë.

2. Në stacionet e shërbimit dhe në zonat e parkimit, përgjatë rrugëve të tipit D dhe E,

zbatohen dispozitat e rregulloreve të pushteti t vendor.

3. Në secilin nga rastet e sipërpermendura zbatohen të gjitha dispozitat e Kodit Rrugor dhe të kesaj rregulloreje.

4. Në zonat e parkimit lejohet, në baze të sipërfaqes për reklama, të përcaktuara në përmasa me përqindje, vendosja e mjeteve të tjera të reklames, të shoqeruara me njoftimet e shërbimit të mirembajtjes së rrugës, brenda limitit 2 metra katrore për çdo njoftim të futur në reklame.

Neni 52.

Autorizimet (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Autorizim për vendosjen e tabelave dhe të mjeteve të tjera të reklames jashtë qendrave të banuara, përgjate rrugëve apo që shihen prej saj, sipas kriterëve të nenit 23, pika 4, të Kodit Rrugor, leshohet :

- a) për rrugët dhe autostradat shtetërore, që drejtohen nga administrata e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, përgjegjës për territorin;
- b) për autostradat në koncesion të shoqërive koncesionare;
- c) për rrugët rajonale, rrugët e rrethëve, rrugët komunale dhe që janë prona të enteve të tjera, të administratave respektive;
- ç) për rrugët ushtarake të komandës territoriale përkatëse.

2. Të gjitha procedurat për leshimin e autorizimit duhet të jenë të bazuara në parimet e thjeshtësisë si dhe të kushtëzimit kohor të leshimit të autorizimit.

3. Subjekti i interesuar për leshimin e autorizimit për vendosje tabelash apo mjeteve të tjera të reklames, duhet të paraqesë kërkesën pranë zyres përkatëse të entit të treguar në pikën 1, duke e shoqëruar atë, me dokumentacionin administrativ, të kërkuar nga enti përkatës dhe me një deklaratë, ku të shpjegohet se objekti që do të vendoset është llogaritur dhe realizuar dhe do të vihet në përdorim, duke marrë parasysh natyrën e terrenit dhe shtytjen e erës, në mënyrë që të garantohet stabiliteti i objektit. Kërkesës duhet t'i bashkëlidhet një boscë e mesazhit, e hedhur në një planimetri të plote, në dy kopje, ku të tregohet pozicioni që kërkohet për të marrë autorizimin e vendosjes së objektit. Mund të bashkëlidhen edhe me shumë kopje, ku të saktësohet koha e ekspozimit të secilës prej tyre dhe që, gjithsesi, nuk mund të jete me pak se tre muaj. Nëse kërkesa ka lidhje me tabelë apo me mjete të tjera reklame, ku do të ekspozohen mesazhe të ndryshueshëm, duhet të paraqiten bocat e të gjitha mesazheve të parashikuara.

4. Zyra, që merr kërkesën, i kthen të interesuarit njërin nga kopjet e planimetrisë, duke shënuar në të kohën e përgjigjes.

5. Zyra përkatëse e jep ose jo lejen brenda 30 ditëve. Në rast mosdhënie të lejës, duhet që të motivohet hedhja poshtë e kërkesës.

6. Autorizimi për vendosjen e tabelave dhe mjeteve të tjera të reklames ka vlerë për tri vjet dhe është i ripërtëritshëm. Ai duhet t'i drejtohet personit kerkues, të përcaktuar në

pikën 3.

7. Shuma në para, që subjekti kerkues duhet të derdhë për leshimin e autorizimit, përcaktohet nga Ministria e Transportit dhe duhet të behet publike e të paraqitet nga ana e secilit ent pronar të rrugës, brenda 30 nëntorit të vitit paraardhes me ate të paraqitjes se kerkeses.

8. Jashte qendrave të banuara, kur subjekti që merr autorizimin, të pakten që prej tri muajsh të hyrjes në fuqi, përfshi edhe vete periudhen e tremujorit, deshirojnë të ndryshojë mesazhin e reklames të paraqitur në një tabele apo në mjete të tjera të reklames, duhet të beje kerkese, së cilës i bashkëlidh edhe kopjen e mesazhit të ri, pranë entit pronar të rrugës, i cili duhet të leshojë një autorizim brenda 15 diteve pas dorezimit të kopjes. Pas ketij afati autorizimi quhet i leshuar.

9. Entet pronare të rrugëve, të treguara në piken 1, janë të detyruar të mbajne një regjister për autorizimet e leshuara. Në regjistër, në një menyre kronologjike, shenohen treguesin e kërkesave, të leshimeve të autorizimeve dhe një përmbledhje përshkruese të tabelave apo të mjeteve të tjera të reklames së autorizuara. Vendorsjet e autorizuara të tabelave dhe mjeteve të tjera të reklames duhet të dergohen në kadastrën rrugore.

10. Entet pronare paraqesin çdo tri vjet, me kerkesën e Ministrise se Transportit dhe të Drejtorise se Pergjithshme te Rrugëve, një raport të veçantë mbi dendurine e reklamave për zonat e përcaktuara territorialisht. Të dhenat përkatëse të studimeve të kryera në rast nevojë, kanë për qëllim të pasurojnë sistemin informativ të arkivit kombëtar të rrugëve, për të cilat flitet në nënet 220 dhe 221 të Kodit Rrugor.

Neni 53.

Detyrimet e titullarit të autorizimit (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Marresi i autorizimit është i detyruar të:

- a) verifikojë kushtet e mira të ruajtjes se tabelave, dhe të mjeteve të tjera të reklames dhe të strukturave të tyre mbështese;
- b) të kryejë të gjitha nderhyrjet e nevojshme për mirembajtjen;
- c) të përmbushë, në afatet e kerkuara, të gjitha kërkesat e caktuara nga enti përkatës, për të cilat flitet në nenin 373, pika 1, në çastin e leshimit të autorizimit apo edhe me vone, për nderhyrje dhe kërkesa të motivuara;
- ç) të veprojë për heqjen, në rast prishjeje, anulimi të autorizimeve apo shkeljeje të kushteve të sigurimit, të parashikuara në aktin e instalimit, apo dhe me kerkesen e motivuar të entit përkatës për leshimin e autorizimit.

2. Marresi i autorizimit, të leshuar për vendosjen e shenjave horizontale të reklames, si edhe të shiritave, pllakateve e stendave, të parashikuara në rastet e nenit 51, pika 9, është i detyruar të nderhyjë për heqjen e tyre brenda 24 oreve pas përfundimit të manifestimeve apo shfaqjeve. Gjithashtu ai është i detyruar që vendet e kryerjes se veprimtarive të kthehen në gjëndjen e meparshme.

Neni 54.

Matrikulli i identifikimit (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Mbi çdo tablele apo mjet tjetër të reklames të autorizuar duhet të jete fiksuar mirë, nën kujdesin dhe shpenzimet e marresit të autorizimit, një matrikull metalik. Ai vendos në një vend që arrihet lehte, dhe mbi të shkruhen me shkronja të gdhendura të dhenat e mëposhtme:

- a) administrata leshuese;
- b) subjekti titullar;
- c) numri i autorizimit;
- ç) pika progresive kilometrike ku është bërë vendosja;
data e skadimit.

2. Matrikulli, për të cilën flitet në pikën e mësipërme, duhet të zëvendësohet në çdo rast ripërtëritjeje të autorizimit dhe sa herë që bëhet ndonjë ndryshim në ndonjërin prej të dhënave të shkruar mbi të.

Neni 55.

Kontrolli (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Entet pronare të rrugëve janë të detyruar të kontrollojnë, me anë të personelit të tyre përkatës në fushën e sigurisë së qarkullimit, realizimin konkret dhe vendosjen e saktë të tabelave dhe mjeteve të tjera të reklames, sipas autorizimit. Të njëjtet ente janë të detyruara të kontrollojnë gjendjen dhe mirëmbajtjen e tabelave dhe të mjeteve të tjera të reklames. Gjithashtu, duhet të kontrollojnë edhe afatet e skadimit të autorizimeve të lehuara.

2. Çdo mangësi, që vihet në dukje personeli i ngarkuar për kontroll, duhet t'i paraqitet me një njoftim të veçantë subjektit marres të autorizimit, i cili duhet të veprojë brenda afatit të përcaktuar. Pas kalimit të afatit, enti pronar, pasi vlerëson vërtetëse e paraqitura nga subjekti (dhjetë ditë pas paraqitjes së njoftimit), merr masë për korrigjimet e nevojshme duke i shkarkuar shpenzimet e kryera, mbi subjektin marres të autorizimit.

3. Kontrolli mund të kryhet gjithashtu nga i gjithë personeli i përcaktuar në nenin 12, pika 1 e Kodit Rrugor, i cili i'a transmeton njoftimet entit pronar të rrugës për marrjen e veprimeve që ka në përgjegjësi.

4. Sipas përcaktimit të bërë në nenin 23, pika 3 e Kodit Rrugor, kontrole mund të kryhen, brenda përgjegjësisë përkatëse, edhe nga funksionarët e Ministrisë së Shëndetësisë, Komitetin e Mbrojtjes së Mjedisit, Ministrinë e Arsimit dhe Shkencës dhe Ministrinë e Kulturës Rinisë dhe Sporteve, të cilët ia transmetojnë njoftimet e tyre entit pronar të rrugës për marrjen e masave që ka në kompetencë.

5. Të gjitha mesazhet e reklames dhe të propagandës, që mund të vendosen pa autorizimet e parashikuara në nenin 52, pika 8 dhe 9, nëse nuk përpunohen me dispozitën e nenit 23, pika 1 të Kodit Rrugor, duhet të hiqen brenda 48 orëve, pas vënies re të shkeljes. Shpenzimet janë të subjektit titullar të autorizimit apo të koncesionarit. Në rast mosbindjeje veprohet sipas ligjit.

6. Të gjithë mesazhet, të paraqitur ndryshe nga autorizimi i leshuar, duhet të hiqen, pas një njoftimi me shkrim, nën kujdesin dhe shpenzimet e subjektit marres të autorizimit apo koncesionarit, brenda afatit të 48 orëve nga vënia re e shkeljes. Në rast

mosbindjeje, ndiqet rruga ligjore.

Neni 56.

Reklamat nëpër automjete (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Reklamat ndriçuese, të përcaktuara në nenin 23, pika 2, e Kodit Rrugor, për sa kohe që nuk janë të tipit “ndizeshuaj” apo të realizuara nëpërmjet mesazheve të ndryshueshme, lejohen vetëm në automjetet e shërbimit publik (taksi dhe autobuse urbane), kur levizin brenda qendrave të banuara, në kushtet e mëposhtme:

- a) të jete e realizuar në një panel kenddrejte, me plan dyfaqesh, i fiksuar fort në pjesën e sipërme të automjetit dhe i vendosur paralelisht me drejtimin e levizjes;
- b) të paraqesë mesazhe të kuptueshme lehtë dhe që nuk kërkojnë vëmendje të veçantë nga ana e drejtuesve të mjeteve të tjera;
- c) të jete ndriçuese vetëm kur automjeti është në levizje;
- ç) paneli të ketë përmasa të jashtme 75 x 35 cm dhe të respektojë përmasat e nevojshme për paraqitjen e mesazhit të reklames 70 x 30 cm;
- d) sipërfaqia e paraqitjes të jete e realizuar në përmasa jo më pak se 4/10, me një ngjyrë me sfond neutral;
- dh) të mos ketë ngjyrë të kuqe, të verdhe e të blerte;
- e) intensiteti ndriçues i panelit të mos jete më i madh se 100 qirinj për meter katror.

2. Vendosja e reklames pa ndriçim lejohet të kryhet mbi automjete, përveç rasteve të parashikuara në pikat 3 dhe 4 të këtij neni, vetëm kur nuk kryhet për llogari të një të treti ndaj titullarit që ka nevojë dhe kur është realizuar pa dale jashtë sipërfaqes së automjetit. Mbi autoveturat private lejohet vendosja vetëm e stemës treguese të ndermarrjes së cilës i përket automjeti.

3. Reklama pa ndriçim për llogari të të tretit lejohet në automjetet e transportit rrugor, në kushtet e mëposhtme:

- a) të mos jete realizuar nëpërmjet mesazheve të ndryshueshëm;
- b) të mos jete paraqitur në pjesën e përparme të automjetit;
- c) në pjesët e tjera të automjetit të jete e kufizuar në sipërfaqet larg sinjaleve pamore dhe ndriçuese, si edhe nga targat, të pakten 20 cm, duke u reduktuar në 10 cm në pjesët anësore;
- ç) të jete e inkadruar brenda formave të rregullta gjeometrike;
- d) kur të jete e realizuar me panela të ngjitur, këta nuk duhet të dalin mbi 3 cm jashtë sipërfaqes mbi të cilën janë vendosur.

4. Reklamat pa ndriçim, për llogari të të tretit, lejohen për automjetet shërbimit publik në kushtet e mëposhtme:

- a) të jete realizuar me një panel drejtkëndesh në plan dyfaqesh, e fiksuar fort në pjesën e sipërme të automjetit dhe e vendosur në pozicionin paralel me drejtimin e levizjes;
- b) paneli të ketë përmasa të jashtme 75 x 35 cm;
- c) të mos jete realizuar me mesazhe të ndryshëm.

5. Vendorsja e shkrimeve apo e mesazheve reflektuese të reklames lejohet mbi automjete vetëm në kushtet e mëposhtme:

- a) celuloidi i përdorur të ketë vecori reflektuese jo më lartë se ato të klasit 1;
- b) sipërfaqja e pjesës reflektuese të mos zërrë më shumë se $\frac{2}{3}$ e pjesës së automjetit dhe, rrjedhimisht, të mos jetë më e madhe se 3 metra katrorë;
- c) ngjyra e bardhë të mos zërrë më shumë se $\frac{1}{6}$ e sipërfaqes;
- ç) të jetë e paraqitur në pjesët anësore të automjetit, në një largësi jo më pak se 70 cm nga sinjalet pamore;
- d) të mos jetë realizuar me mesazhe të ndryshueshme.

6. Në të gjitha rastet për të cilat flitet në pikat e mësipërme, shkrimet, simbolet dhe kombinimi i ngjyrave, nuk duhet të shkaktojë konfuzion me sinjalet rrugore dhe, veçanërisht, nuk duhet të kenë formë rrethi apo trekëndeshi, vijatime që mund të ngatërrohen me simbolet e sinjalizimit që paralajmërojnë rrezik, detyrim, përshkrim apo tregim, si dhe nuk duhet të ketë ngjyrë të kuqe, përveç rasteve që riprodhojnë shenja të vendosura në kufijte e $\frac{1}{5}$ së sipërfaqeve të përdorura.

7. Është e ndaluar çdo lloj forme reklame me ndriçim brenda automjeteve.

Neni 57.

Rregullimi i formave të reklamave ekzistuese në kohën e hyrjes në fuqi të Kodit Rrugor (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Tabelat dhe mjetet e tjera të reklames, të vendosura në baze të autorizimeve, të përfshira në aktin e hyrjes në fuqi të Kodit Rrugor dhe që nuk u përgjigjen dispozitave të tij dhe të kësaj rregulloreje, duhet të hiqen brenda 3 muajve nga hyrja në fuqi, nën kujdesin dhe me shpenzimet e marresit të autorizimit. Ky i fundit ka të drejtën e rikthimit të parave të shpenzuara brenda periudhës kur autorizimi nuk është shfrytëzuar.

2. Për tabelat dhe mjetet e tjera të reklames, për të cilat, në baze të largësive minimale të parashikuara në nenin 50, duhet parashikuar nën kujdesin dhe shpenzimet e marresit të autorizimit, për ndonjë zhvendosje të mundshme që mund të kryhet në të dy anet e rrugës në drejtim të kundërt me atë të hyrjes, duke e kryer spostimin vetëm në hapësirat ndermjetese që krijohen mes pikave të mëposhtme të referimit (kryqezime, sinjale rrugore). Tabelat dhe mjetet e tjera të reklames që nuk mund të gjejnë vend në asnjërin prej hapësirave ndermjetese, duhet të hiqen e të rivendosen në pjesën tjetër të rrugës, të përshtatshme vetëm pas leshimit të një autorizimi të ri për pozicionin e ndryshëm, duke ruajtur kohezgjatjen dhe vlerën korresponduese të autorizimit origjinal.

Neni 58.

Reklama me zë (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Sipas përcaktimit të bërë në nenin 154 të Kodit Rrugor, nuk mund të behen reklama me zë me karroca, makina, rimorkio apo motoçikleta. Me këto mjete mund të përhapen vetëm mesazhe me interes publik, të miratuara nga kryetari i bashkisë. Reklama zanore u lejohej, me autorizim të kryetarit të bashkisë,

kandidateve për poste publike, gjatë gjithë kohës së fushatës elektorale.

4 - PJESET QE I PERKASIN RRUGES, KALIMET RRUGORE DHE UJESJELLESAT

(Nenet 24-33, të Kodit Rrugor)

Neni 59.

Vendosja e zonave të shërbimit (Neni 24 i Kodit Rrugor)

1. Përcaktimi i zonave të shërbimit, të treguara në nenin 24, pika 4, të Kodit Rrugor, është pjese përberese e projektit rrugor dhe duhet t'i përgjigjet kërkesave të sigurimit dhe rrjedhshmerise se trafikut.

2. Zonat e shërbimit, të natyres se tipit të rrugëve A, B dhe D, të cilat përcaktohen në nenin 2 të Kodit Rrugor, duhet të jene të vendosura në vende të përshtashme, të përcaktuara nga enti pronar i rrugës, duke përfshire hapesiren e përshtashme për automjetet në levizje dhe të ndalur, dhe të pajisur me hyrje të veçanta, me korsi për rritje dhe ulje shpejtesie, për hyrjen dhe daljen e automjeteve.

3. Zonat e shërbimit rrugor nuk mund të vendosen në afersi të kryqëzimeve, të gropave, të vendkalimeve të mjeteve të shërbimit publik apo në ato pjese të rrugës me kthese apo me dukshmeri të dobët. Vendosja e tyre duhet të jete e tille që të lejoje dukshmeri të menjehershme si nga drejtuesit e mjeteve, që përshkojnë rrugën, edhe nga ata që hyjne dhe dalin nga vete pjeset. Prane daljeve jane të ndaluara të mbjellat apo tabelat, që pengojne pamjen e drejtuesve të mjeteve që duan të rifuten në rruge.

4. Kriteret e tjera për vendosjen dhe standardet përmasore dhe cilesore të zonave të shërbimit jane fiksuar nga normat që Ministria e Transportit nxjerr në mbështetje të nenit 13 të Kodit Rrugor. Vetem se ato duhet të jene në përshtatje me normat specifike të secilit objekt.

Neni 60.

Zona shërbimi të caktuara për furnizimin dhe për pushimin e përdoruesve të rrugës (Neni 24 i Kodit Rrugor)

1.Zonat e shërbimit, të caktuara për furnizimin ose për pushimin e udhetareve, jane të pajisura me të gjitha mjetet e nevojshme për arritjen e qëllimeve të siperpermendura, me shperndares karburanti, oficina shërbim (servise) dhe lavazhe,vendore pushimi dhe qëndrimi, kabina telefonike, pika të nderhyrjes se shpejte dhe të policise rrugore, shërbimet higjienike të përshtatshme, dhe pika të ndryshme për mbledhjen e plehrave.

2.Impiantet e shperndarjes se karburantit llogariten si pjese të zones se shërbimit. Vendosja dhe përdorimi, përgjate rrugëve, i impianteve të shperndarjes se karburanteve të lengshem dhe të gazte dhe i lubrifikanteve për autotraktorë apo i impianteve të ngjashem, me mjetet dhe tekniken e duhur, varet nga miratimi teknik i entit pronar të rrugës, në baze të normave në fuqi. Në baze të normave të përshkruara në nenin 13 të Kodit Rrugor, Ministria e Transportit, vendos, përveç standardeve dhe kriterëve për të cilet flitet në nenin 59, pika 4, karakteristikat teknike duhen zbatuar, në përputhje me

kerkesen e impiantit, në raport me llojin e rrugës dhe për tipin e karburantit që do të shperndahet.

3. Në rrugët e tipit E dhe F, impiantet e shperndarjes se karburanteve duhet t'u përgjigjen, të gjitha nevojave që kane mjetet për rrugekalim në trotuar, për të cilin flitet në nenin 45. Impiantet e shperndarjes, përfshi edhe vendet përkatëse të ndalimit, nuk duhet të zene, në asnjë, rast karrexhaten.

Neni 61.

Zona shërbimi të caktuara për parkim dhe për pushim (Neni 24 i Kodit Rrugor)

1. Zonat e shërbimit të caktuara për parkim dhe për pushim të mjeteve duhet të jene përshtatur si një zone e veçante për parking, me tregues në forme shiritash të gjate, të bardhe, të vijatuar për toke, për çdo makine. Një zone e tille duhet të jete e pajisur me sinjale parkimi, sic është vendosur në kete rregullore.

2. Këto zona duhet të jene të pajisura, ndër të tjera, me një zone të caktuar për ndalim, me hapesira të caktuara për të njëjtin qëllim, me zona të blerta dhe duhet të jene të pajisura me kalesa kembesoresh, ndenjese dhe, në se është e mundur, me pika për piknik. Duhet të jene pajisur, gjithashtu, me shërbime të përshtatshme higjienike, kolektive dhe me kosha të ndryshem, për çdo lloj mbeturine.

Neni 62.

Zona dhe objekte të mirembajtjes dhe të shërbimit të rrjetit rrugor (Neni 24 i Kodit Rrugor)

1. Zonat dhe objektet e caktuara për mirembajtjen dhe shërbimin e rrjetit rrugor, duhet të jene të vendosura në një pozicion të tille, përgjate zonave të rrethuara me vija, në menyre që të sigurojne nderhyrjen e shpejte të shërbimit dhe të mirembajtjes. Në to nuk mund të hyjne përdoruesit e rrugës.

Neni 62/1

Rregullat teknike të vendosjes së zonave të shërbimit në rrugë

(Neni 24 i Kodit Rrugor)

1. Ky nen ka të bëjë me vendosjen dhe mënyrën e funksionimit të zonave të shërbimit.

2. Qëllimi i këtij neni është të përcaktojë rregullat teknike të vendosjes dhe mënyrat e funksionimit të zonave të shërbimit. Rregullat duhet të jenë në përputhje me sigurinë e qarkullimit për të gjithë përdoruesit e rrugës.

3. Impiantet e shperndarjes së karburantit llogariten si pjesë e zonës së shërbimit. Ato, përfshirë dhe vendet e ndalimit, nuk duhet të zënë në asnjë rast karrexhatën.

4. Kushtet e përgjithshme:

a) Zonat e shërbimit nuk duhet të pengojnë qarkullimin dhe të kufizojnë fushëpamjen. Zonat e shërbimit duhet të jenë të vendosura në vende të përshtatshme, duke përfshirë hapësirën për mjetet në lëvizje dhe ato të ndalura, të pajisura me korsi për rritje dhe ulje shpejtësie në hyrje dhe dalje.

b) Zonat e shërbimit për rrugët e reja duhet të jenë pjesë përbërëse e projektit rrugor dhe duhet t'u përgjigjen kërkesave të sigurisë dhe rrjedhshmërisë së trafikut.

c) Zonat e shërbimit nuk mund të vendosen në afërsi të kryqëzimeve, të vendqëndrimeve të mjeteve të shërbimit publik apo në ato pjesë të rrugës me kthesë dhe me dukshmëri të dobët. Pranë daljeve janë të ndaluara të mbjellat apo tabelat, që pengojnë pamjen e drejtuesve të mjeteve që duan të rifuten në rrugë.

ç) Për rrugët urbane, lokale, si dhe ato komunale, impiantet e shpërndarjes së karburanteve duhet t'u përgjigjen të gjitha nevojave që kanë mjetet për rrugëkalim në trotuar, siç përcaktohet në nenin 45 të kësaj rregulloreje.

d) Zonat e shërbimit të reja dhe ato ekzistuese duhet t'u nënshtrohen procedurave të auditimit dhe inspektimit të sigurisë rrugore, bazuar në udhëzimin e përbashkët nr. 9, datë 3.7.2012, të ministrit të Brendshëm dhe ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, "Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore".

5. Përzgjedhja dhe distancat:

a) Subjektet që shfrytëzojnë zonat e shërbimit duhet të pajisen me lejet dhe autorizimet sipas legjislacionit në fuqi.

b) Zonat e shërbimit vendosen në rrjetin rrugor duke respektuar distancat e mëposhtme:

-Për autostradat, minimumi 15 (pesëmbëdhjetë) km dhe maksimumi 60 (gjashtëdhjetë) km nga aksi i simetrisë së pompës/ave të furnizimit me karburant të njëjës zonë në aksin e simetrisë së pompës/ave të furnizimit me karburant të zonës së mëpasme, në drejtim të njëjtë të lëvizjes.

-Për rrugët interurbane kryesore, minimumi 10 (dhjetë) km nga aksi i simetrisë së pompës/ave të furnizimit me karburant të njëjës zonë në aksin e simetrisë së pompës/ave të furnizimit me karburant të zonës së mëpasme, në drejtim të njëjtë të lëvizjes.

-Për rrugët interurbane dytësore, minimumi 6 (gjashtë) km nga aksi i simetrisë së pompës/ave të furnizimit me karburant të njëjës zonë në aksin e simetrisë së pompës/ave të furnizimit me karburant të zonës së mëpasme, në drejtim të njëjtë të lëvizjes.

-Për rrugët urbane kryesore, jo më pak se 500 (pesëqind) m midis ekstremiteteve të njëjta të zonave të njëpasnjëshme. Kjo distancë kuptohet si rreze e matur ndaj çdo drejtimi në rrafshin horizontal.

-Për rrugët urbane dytësore dhe lokale, jo më pak se 250 (dyqind e pesëdhjetë) m midis ekstremiteteve të njëjta të zonave të njëpasnjëshme. Kjo distancë kuptohet si rreze e matur ndaj çdo drejtimi në rrafshin horizontal.

-Për autostradat dhe rrugët interurbane, zonat e shërbimit vendosen në një distancë jo më të vogël se 10 (dhjetë) metra nga kufiri rrugor. Kufiri rrugor është fundi i pronësisë rrugore ose trupi i rrugës, referuar titujve të pronësisë dhe /ose brezave të shpronësimit sipas projektit të miratuar. Në mungesë të tyre, kufiri formohet nga vija e jashtme e hendekut të sigurimit të kanalit, kur ai ekziston, ose përkatësisht nga vija e sipërme dhe e poshtme e skarpatës, nëse rruga shtrihet në terren të pjerrët.

-Për rrugët urbane dhe komunale, zonat e shërbimit vendosen në një distancë jo më të vogël se 6 (gjashtë) metra nga kufiri i rrugës.

-Për rrugët lokale, zonat e shërbimit vendosen në një distancë jo më të vogël se 7 (shtatë) metra nga kufiri i rrugës.

c) Zonat e shërbimit duhet të respektojnë një distance prej 30 (tridhjetë) m nga pompa e shpërndarjes së karburantit deri në çdo pikë të perimetrit të godinave publike, spitale, qendra mjekësore, objekte fetare, shkolla, kopshte, çerdhe, azile, institucione publike, stadione, godina me vlera historike dhe godina të tjera ku mund të strehohen apo të qëndrojnë mbi 50 (pesëdhjetë) persona. Kjo distancë kuptohet si rreze e matur ndaj çdo drejtimi në rrafshin horizontal midis pompës së karburantit dhe çdo pike të perimetrit të godinave të sipërpërmendura.

ç) Zonat e shërbimit duhet të kenë distancë nga kryqëzimet rrugore minimumi 1 000 (një mijë) m, për rrugët interurbane kryesore, 300 (treqind) m, për rrugët interurbane të tjera, dhe 30 (tridhjetë) m, për rrugët urbane.

Zonat ekzistuese të shërbimit në rrugët urbane mund të përjashtohen nga kushti i distancës minimale nga kryqëzimet. Ato shqyrtohen rast pas rasti në bazë të kushteve të pikës 4 të këtij neni.

d) Nuk lejohet vendosja e zonave të shërbimit në qendrat e banuara me qarkullim të kufizuar të mjeteve apo në rrugët me trafik këmbësorësh e biçikletash dhe rrugë me korsi të ngushta në të cilat pengohet trafiku prej hyrjes dhe daljes.

6. Topografia e terrenit dhe pozicioni:

a) Zonat e shërbimit nuk duhet të vendosen menjëherë në afërsi të kurbëzimeve horizontale, vertikale dhe të pjerrësive gjatësore të segmenteve rrugore me jo më tepër se 4%.

b) Në autostrada dhe segmentet rrugore interurbane kryesore, ku fluksi mesatar i qarkullimit rrugor është më shumë se 3 000 mjete/24 orë, zonat e shërbimit duhet të jenë në të dyja anët e rrugës.

c) Zgjedhja e terreneve për vendosjen e zonave të shërbimit duhet të jetë e rrafshët, për të reduktuar në minimum punimet e tokës.

7. Sipërfaqet dhe organizimi:

a) Qarkullimi në zonat e shërbimit duhet të jetë në të njëjtin drejtim me lëvizjen në karrexhatën e rrugës me të cilën është lidhur.

b) Normalisht, rrugët dhe pjesët e rezervuara për parkim për automjetet, të ndara nga

ato të mjeteve të rënda, duhet të vendosen në zonën e shërbimit në mënyrë të tillë që ambientet dhe ndërtesat të mund të shihen. Zona e rezervuar për parkimin e mjeteve të rënda duhet të vendoset në pjesën e prapme të zonës së shërbimit.

c) Vendet e parkimit për autobusë duhet të kenë sinjalitike dhe elemente sigurie shtesë për pasagjerët, mundësisht, të rrethuar nga zona të mbjella me bimësi jeshile.

ç) Rrugët e brendshme nuk duhet të krijojnë pika konflikti në qarkullimin e mjeteve.

d) Është e këshillueshme që pjesët midis ambienteve të jenë të ndara nga zona të mbjella me bimësi jeshile. Bimësia duhet të jetë karakteristike e territorit të zonës.

E gjithë zona, që ndan karrexhatën me zonën e shërbimit, duhet të mbillet me bimësi jeshile, veçanërisht me bimësi që kërkon pak mirëmbajtje, por me densitet, i cili mbron mjetet që dalin nga rruga dhe parandalon këmbësorët të kapërcejnë karrexhatën.

dh) Sipërfaqja minimale e zonave të shërbimit jashtë qendrave të banuara duhet të jetë 1 500 (një mijë e pesëqind) m² për autostradat, 1 000 (një mijë) m² për rrugët interurbane kryesore dhe 800 (tetëqind) m² për rrugët interurbane dytësore.

e) Skema e përgjithshme e organizimit të lëvizjes në një zonë shërbimi jepet në aneksin 1, që i bashkëlidhet rregullores.

8. Rrugët e hyrje - daljeve në zonat e shërbimit dhe rrugët e qarkullimit në brendësi të zonës:

Hyrjet në zonat e shërbimit dhe daljet nga to duhet të kenë korsitë e ngadalësimit dhe të përshpejtimit. Këto korsitë mund të lidhen:

- me rampat që të drejtojnë për hyrjet në sheshe ose për daljet nga to apo të lidhen me qarkullimin e brendshëm;

- drejtpërdrejt me qarkullimin e brendshëm;

- drejtpërdrejt me sheshet e zonës së shërbimit.

Korsitë e ngadalësimit duhet të jenë të tilla që të lejojnë ngadalësimin në mënyrë të sigurt të mjetit që shpërndahet nga karrexhata dhe hyn në rampat e hyrjes së zonës së shërbimit.

Korsitë e përshpejtimit duhet të lejojnë futjen e sigurt të mjetit në rrymën e trafikut të rrugës kryesore. Ato kanë parimisht funksionin e shkurtimit të kohës së pritjes së mjeteve që futen, si dhe mundësojnë ndalimin e mjetit në fund të rampës.

Karakteristikat gjeometrike të projektimit të korsive jepen në aneksin 2, që i bashkëlidhet rregullores.

b) Rrugët e qarkullimit të brendshëm të zonës së

shërbimit Këto rrugë ndahen në:

o rampa të hyrjeve/daljeve, të cilat lidhin korsitë e ngadalësimit/përshpejtimit me sheshet e qëndrimit dhe të manovrimit. Në këto rampa, shpejtësia maksimale e projektimit shkon deri në 40 km/h.

Rampat janë segmente kalimi me një drejtim lëvizjeje dhe duhet të jenë fizikisht të ndara nga rrugët e qarkullimit me mbrojtëse metalike ose me shmangës apo pengesa me sinjale drejtimi.

Për rampat duhet të kihen parasysh:

- rrezja minimale horizontale 45 m;
- pjerrësia gjatësore maksimale 6 %;
- pjerrësia tërthore maksimale 7 %.

o korsitë e qarkullimit të brendshëm, që mundësojnë lidhjen funksionale midis shërbimeve dhe ambienteve të ndryshme. Në këto korsi, shpejtësia maksimale e lëvizjes duhet të jetë 20 (njëzet) km/h.

Gjithashtu, duhet të ketë, brenda shesheve të qëndrimit, zona të manovrimit, për të cilat ka shpejtësi qarkullimi mjaft të reduktuar (me hapin e ecjes).

Për këto korsi duhet të kihen parasysh veçanërisht:

- rrezja minimale horizontale 20 m;
- pjerrësia gjatësore maksimale 7 %;
- pjerrësia maksimale tërthore 3,5 %.

Gjerësia e tyre është e njëjtë me ato të korsive të përshpejtimit dhe ngadalësimit.

o zonat e parkimit dhe të manovrave. Këto zona duhet të jenë të dukshme qartë përmes sinjalistikës dhe ftojnë përdoruesit të parkojnë në mënyrë të rregullt, si për arsye sigurie, por dhe për parkim efektiv.

Përmasat minimale të vendqëndrimeve janë, si më poshtë:

- automjete-për vendqëndrime paralele 2.00 x 5.00 m;
- për vendqëndrime këndore (të pjerrëta 450 - perpendikular 900) 2.50 x 5.00 m;
- vende për mjete të personave me aftësi të kufizuara 3.00 x 5.00 m;
- mjete të rënda 4.00 x 18.00 m;
- autobus 4.00 x 12.00 m;
- karavanë 3.70 x 6.00 m;
- motomjete 1.50 x 3.00 m.

Përmasat e mësipërme duhet të shtohen me 50 (pesëdhjetë) cm nëse ngjitur me vendqëndrimin ka një mur vertikal, bimësi ose objekt tjetër.

Gjeometria e zonave të manovrimit është e lidhur ngushtësisht me funksionimin e parkimeve. Sidoqoftë rekomandohet:

- që të evitohet manovrimi i lëvizjes mbrapa karavanëve dhe mjeteve të rënda;
- vendosja e parkimeve sa më afër me shërbimet që ofron zona;
- që të parashikohet një pjerrësi gjatësore e zonave të parkimit të mjeteve të rënda dhe të automjeteve, në drejtim paralel me drejtimin gjatësor të mjeteve, jo më shumë se respektivisht 2 deri në 3%. Pjerrësitë tërthore, në të dyja rastet, nuk duhet të kalojnë më shumë se 4 %.

Gjerësitë e korsive të parkimit dhe të atyre të manovrave janë, si më poshtë:

Automjete Korsitë e qëndrimit Gjerësia e korsisë (m)

- vendparkime paralele 2.50;
- vendparkime këndore 450 5.00;
- vendparkime këndore 900 5.00;

Korsitë e manovrimit me një drejtim lëvizjeje

- vendparkime paralele ose këndore me 450 3.50; 9. vendparkime këndore 900 6.00.

Korsi të manovrimit me dy drejtime lëvizjeje

- vendparkime paralele ose këndore 450 5.00;
- vendparkime këndore 900 6.00.

Autobuzë Korsitë e qëndrimit

- vendparkime këndore 450 dhe 900 12.00

Korsitë e manovrimit me një drejtim

lëvizjeje

- vendparkime këndore 450 8.00;
- vendparkime këndore 900 16.00 (18.00).

Mjetet e rënda Korsitë e qëndrimit

- vendparkime me 450 dhe 900

Korsitë e manovrimit me një drejtim lëvizjeje

- vendparkime këndore me 450 8.00;
- vendparkime këndore 900 16.00

Karavanë Korsitë e qëndrimit

- vendparkime me 450 dhe 900 6.00

Korsitë e manovrimit me një drejtim lëvizjeje

- vendparkime këndore me 450 5.00;
- vendparkime këndore 900 8.00.

c) Në sipërfaqen e përgjithshme të zonës së parkimit

duhet që 70% e sipërfaqes të jetë për parkimin e autoveturave dhe 30% për kamiona dhe autobusë.

ç) Zonat e shërbimit duhet të sigurojnë të paktën dy orë të lira parkim për të gjitha mjetet, përdorim pa kufi të tualeteve pa detyrime për shërbime të tjera, akses në të gjitha ambientet për personat me aftësi të kufizuara.

9.Ambientet:

a) Zona e shërbimit duhet të ofrojë minimalisht:

në autostradë, stacion furnizimi me karburant dhe lubrifikante, asistencë mekanike (minimalisht kontroll dhe riparim të sistemeve të drejtimit dhe frenimit), parkim mjetesh, tualet;

në rrugët interurbane kryesore dhe dytësore, stacion furnizimi me karburant dhe lubrifikante, asistencë mekanike minimale (gomist), tualet;

në rrugët urbane, stacion furnizimi me karburant dhe lubrifikante, tualet.

Entet pronare për lëshimin e autorizimeve mund të kërkojnë ambiente shtesë në bazë të karakteristikave të rrugës dhe kushteve lokale.

Kombinimet kryesore të zonave të shërbimit mund të jenë:

stacion furnizimi + bar kafe;

stacion furnizimi + servis;

stacion furnizimi + bar kafe + servis;

stacion furnizimi + restorant;

stacion furnizimi + restorant + servis;

stacion furnizimi +restorant + hotel + servis etj. Ambientet e mbyllura të pushimit duhet të kenë klimatizim të ajrit.

ç) Përveç këtyre ambienteve dhe parkimeve zonat duhet të kenë:

korsitë e ngadalësimit dhe përshpejtimit;

sistemet e furnizimit me energji elektrike dhe ujë të pijshëm;

sistemet e kanalizimeve dhe largimit të ujërave;

sistemin e ndriçimit të jashtëm;

sinjalizim dhe shenja rrugore.

Sistemi elektrik i jashtëm i zonës së shërbimit duhet të instalohet sipas kërkesave të njëjta me ato të ndriçimit publik të tipit të rrugës që i shërbehet. Ndriçimi duhet të jetë optimal dhe për funksionimin e kamerave të sigurisë në ambientet e zonës së shërbimit. Duhet bërë kujdes për mosverbimin e drejtuesve të rrugës kryesore.

dh) Zonat e shërbimit duhet të kenë furnizim me ujë, mundësisht të lidhur me rrjetin publik, i cili mund të përdoret dhe për qëllime industriale (larje, VC etj.). Sistemi me ujë duhet të furnizojë dhe zonën e pushimit. Për të kursyer ujin e pijshëm rekomandohet që të ketë një sistem shpërndarjeje të pavarur uji (pusi, furnizim nga përrrenjtë, liqenet etj.).

Në raste kur i gjithë furnizimi me ujë duhet të merret nga një sistem i pavarur, do të rekomandohej të ndërtoheshin dy rrjete të veçanta shpërndarjeje, në njërin prej të cilëve të pastrohej uji vetëm për qëllim pirjeje.

ë) Zonat e shërbimit duhet të jenë të pajisura me sistem të kullimit të shirave dhe ujërave të zeza, të lidhura me sistemet e kullimit të rrugës kryesore. Në rast se është e pamundur, atëherë këto ujëra duhet të trajtohen.

Zonat e shërbimit mund të kenë dhe qendra promovimesh, meqë kanë hapësira të përshtatshme dhe një nivel të lartë trafiku mjjetesh.

Në të gjitha rastet, pajisjet sanitare fikse duhet të pastrohen lehtë, mundësisht me kontroll automatik të qarkullimit të ujërave, me dysHEME të shtruuara që të lahen lehtë dhe shkarkime direkte në sistemin e largimit të ujërave.

gj) Nëse ndodhen brenda ndërtesave, ato duhet të jenë me pasqyra, mbajtës sapuni dhe tharje duarsh, letër higjienike dhe vende të posaçme për materialet e pastrimit dhe punonjësit e mirëmbajtjes.

Të gjitha zonat e shërbimit, që ndërtohen pas hyrjes në fuqi të këtij vendimi, duhet të kenë vendin e ngarkimit të baterive për mjetet elektrike. Për ato ekzistueset ky kusht duhet të plotësohet pas një periudhe 2-vjeçare nga hyrja në fuqi e vendimit.

10. Sinjalizimi rrugor dhe shenjat në rrugë:

Përveç shenjave lajmëruese përgjatë rrugëve (autostradë, rrugë interurbane etj.), zonat e shërbimit duhet të pajisen me shenja dhe sinjale të përcaktuara në rregulloren në zbatim të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, për arsyet e mëposhtme:

Për të kufizuar shpejtësinë deri në 40 (dyzet) km/h;

Për të dhënë drejtimin e lëvizjes;

c) Për të evituar ndalimin jashtë zonës së parkimit; ç) Për të informuar për shërbimet e ofruara nga zona;

d) Për të informuar në autostrada në dalje të zonës së shërbimit për distancën e zonës pasardhëse.

Plotësimi i rregullave teknike të miratuara me këtë vendim për zonat e shërbimit ekzistues duhet të bëhet pas 1 (një) viti nga hyrja në fuqi e këtij vendimi.

Neni 63.

Koncesionet (Neni 24 i Kodit Rrugor)

1. Enti pronar i rrugës mund t'i leshoje, një apo disa kerkuesve, në baze të kriterëve të përcaktuar nga ligjet në fuqi, përdorimin e zones se nevojshme, për kryerjen e punimeve dhe të shërbimeve. Për sa kohe që enti pronar ka të drejtë të jape koncesion për realizimin e punimeve dhe të shërbimeve, një apo disa kerkuesve, atëherë zona e përshtatshme për kryerjen e shërbimeve të tilla mund t'u besohet edhe të treteve, nëpërmjet një autorizimi lëshuar nga enti pronar i rrugës.

2. Raportet ndërmjet entit pronar të rrugës dhe koncesionarit rregullohen me një marreveshje përkatëse.

3. Nga marreveshja e mesiperme, rrjedh detyrimi i entit pronar të rrugës, i cili vendos normat e projektimit, të ndertimit dhe të kryerjes së tyre, nën përgjegjësitë mbikëqyrëse të vetë entit.

4. Marreveshja përcakton edhe kohezgjatjen e koncesionit dhe të ashtuquajturen disipline të raporteve ekonomike.

5. Marreveshja mund të pesoje ndryshime dhe shtesa nëpërmjet një marreveshjeje tjetër, qofte edhe me kërkesen e subjektit koncesionar, në raport me kërkesat e trafikut dhe të përdorimit të rrugës.

Neni 64.

Kalimet dhe zeniet e rrugës në përgjithësi (Neni 25 i Kodit Rrugor)

1. Kalimet dhe zeniet e rrugëve, për të cilat flitet në nenin 25 të Kodit Rrugor, mund të realizohen në një rrafsh ose nëpërmjet strukturave mbi apo nënkaluese. Ato, kur janë të realizuara në një rrafsh, dallohen si:

a) tërthore, nëse kane rendesi për të gjithë apo për një pjesë të veçantë të sipërfaqes të rrugës dhe të zonave të detyrimit;

b) gjatësore, nëse ndjekin paralelisht aksin e rrugës, brenda kufijve të sipërfaqes të rrugës dhe të zonave të detyrimit;

c) të përziera, nëse përbëjnë kalime tërthore dhe vendosje gjatësore.

2. Në rrugët kryesore ndërqytetëse, dhe, normalisht, në rrugët ndërqytetëse dytesore, janë të ndaluara kalimet në një rrafsh të linjave hekurudhore dhe të tramvajeve, të çdo tipi dhe rendesie.

3. Kalimet dhe zeniet e rrugëve rrafsh lejohen kur nuk ka ndonjë zgjidhje tjetër alternative ose kur keto lejojnë kapercimin e vështiresive të veçanta teknike.

4. Zgjidhja teknike e parazgjedhur duhet të mbaje parasysh sigurimin dhe rrjedhshmerinë e trafikut, qofte gjatë kryerjes së punimeve, qofte gjatë shfrytëzimit të vete impiantit. Gjithashtu, duhet patur parasysh edhe mundësia e zgjerimit të sipërfaqes së rrugës. Në çdo rast, duhen respektuar normat teknike të sigurimit, të parashikuara për secilin impiant.

Neni 65.

Kalimet nëntokësore dhe mbikalimet (Neni 25 i Kodit Rrugor)

1. Normalisht, kalimet nëntokësore duhet të jenë vendosur në vende të përshtatshme, në tunele të realizuara me objekte solide, në rrugë që i mbrojnë ato dhe që përshtaten me kërkesat e trafikut rrugor.

2. Kalimet duhet të kenë përmasa të tilla që shfrytëzimi i tyre të mos shkaktojë

probleme në tëresinë e rrugës dhe ngaterresa në trafik. Gjithashtu, duhet të jenë të afta, që, në baze të normave të sigurimit, të përballojnë njëkohësisht disa shërbime brenda të njëjtit tunel. Hyrja e kalimit, normalisht, duhet të jetë jashtë pikes së lidhjes me rrugën; në asnjë rast nuk duhet ndërtuar me objekte të hapshme brenda rrugës.

3. Thellesia, në raport me planin rrugor, e pjesëve të jashtme mbrojtëse të kalimeve nëntokesore duhet të jetë paraprakisht e miratuar nga enti pronar i rrugës, për kushtet e formës së terrenit dhe kushtet e trafikut. Thellesia minimale, e matur nga plani i rrafshit mbi të cilin kalojnë mjetet, nuk duhet të jetë më pak se 1 m.

4. Kalimet me struktura mbikaluese, duhet të realizohen nëpërmjet mbështetësve të vendosur jashtë rrugës dhe në largësi që lejojnë zgjerime të mëvonshme, dhe, si rrjedhim, duhet të jenë të vendosura në një largësi nga buza e rrugës të barabarta me lartësinë e mbështetësit të matur nga plani i fushës, plus edhe një hapësirë të lirë,

sipas llojit të impiantit. Hyrja në objektin e kalimit duhet të jetë e parashikuar jashtë rrugës.

5. Në mbikalimet hapësira drite mbi rrugë, në pikën me të ulët, duhet të jetë më e madhe apo e barabartë me hapësirën drite të përshkruara nga normativat për urat rrugore, përfshi edhe një hapësirë me të madhe sigurimi.

6. Projektimi i kalimeve, qofte nëntoke, qofte me struktura mbikaluese, i nënshtrohet miratimit të entit pronar të rrugës, para leshimit të lejes, për të cilën flitet në nenin 66.

7. Zeniet gjatësore nëntokesore nga tunelet duhet të jenë, normalisht, të realizuara në zonat që i përkasin rrugës jashtë karrexhates dhe në largësinë maksimale nga ajo, përveç në ato pjesë që kalojnë në zonat e banuara dhe për të cilat nuk ka alternative tjeter.

8. Hyrja e tuneleve duhet të jetë e realizuar jashtë rrugës dhe mundësisht në zonat e lidhjeve apo në trotualet rrugore.

9. Ndërtimet me mbikalime gjatësore normalisht realizohen në zonat që i përkasin rrugës. Mbështetëset vertikale duhet të vendosen jashtë zonave të shërbimit, në një largësi nga buza e rrugës të barabartë me lartësinë e mbështetëses së matur nga plani i fushës, plus një hapësirë sigurimi. Normave të tilla mund t'u shmangësh kur situatat vendore të jashtëzakonshme nuk lejojnë realizimin e ndërtimeve me mbikalime gjatësore jashtë lidhjeve të shërbimit, mjaft që të jenë në përputhje me largësitë e sigurimit të mbështetësve vertikale, që vendosen, në çdo rast, jashtë karrexhates.

10. Dispozita e pikes 9 nuk zbatohet në realizimin e linjave ajrore gjatësore të ushqimit elektrik të trenave dhe tramvajeve që nuk kalojnë në sipërfaqen e rrugës në fjalë. Në një rast të tillë, mbështetëset vertikale të linjes së ushqimit duhet të mbahen në një largësi nga buza e rrugës jo më pak se 0.5 m dhe duhet të jenë të mbrojtura e të sinjalizuara në mënyrë të përshtatshme, siç e parashikon kjo rregullore.

Neni 66.

Koncesionet për realizimin e kalimeve dhe për zenie rrugësh (Neni 25 i Kodit Rrugor)

1. Enti pronar i rrugës, kur jep koncesionin për kalime dhe zenie rrugësh, mund të përcaktojë se në vazhdim të kryerjes së punimeve, duhet të zbatohen normat teknike, përkatëse dhe ato specifike, në fuqi dhe, në rastet e shfrytëzimit maksimal të rrugës, për periudha kohe të zgjatura, mund të kërkojë hapjen e devijimeve të përshtashme në vende apo kalime alternative.

2. Koncesionari përgjigjet për vendosjen dhe mirëmbajtjen e sistemit të sinjaleve përkatëse. Gjithashtu ai është përgjegjës për demet ndaj objekteve ose personave që mund të ndodhin gjatë periudhës së zënies me punë të sipërfaqes së rrugës, deri në ditën e përfundimit të punimeve.

3. Enti pronar i rrugës tregon dokumentacionin e nevojshëm për marrjen e koncesionit dhe për kryerjen e punimeve.

4. Enti pronar i rrugës duhet të shpallë vendimin brenda afatit të 60 diteve pas marrjes së kërkesës nga enti që kërkon të kryejë punimet, brenda së cilës kërkesa mund të refuzohet.

5. Koncesioni i kryerjes së punimeve për ndertimin dhe mirëmbajtjen e objekteve të kalimit bëhet me anë të një marreveshjeje ndërmjet entit pronar të rrugës dhe atij koncesionar, ku theksohen:

- a) data e fillimit dhe e mbarimit të punimeve, si dhe data e heqjes së pengesave nga rruga;
- b) periudha e kufizimit dhe devijimit të trafikut rrugor;
- c) menyra e kryerjes së punimeve dhe normat teknike që do të zbatohen;
- ç) kontrolli, inspektimi dhe verifikimi që i rezervohet pales koncesionare; kohezgjatja e koncesionit;
- d) depozitimi i një shume si garanci për të përballuar boshlleqet e mundshme nga ana e koncesionarit qoftë ndaj entit pronar të rrugës, qoftë ndaj të treta, të demtuar.

6. Veprat e kalimit mund të përdoren vetëm pasi provat e kolaudit të tyre të dalin pozitive.

Neni 67.

Kazanet për mbledhjen e plehrave, qofte edhe në menyre të ndryshme (Neni 25 i Kodit Rrugor)

1. Kazanet për mbledhjen e hedhurinave të qytetit në mënyra të ndryshme, për të cilat flitet në nenin 25, pika 3 e Kodit Rrugor, duhet të jenë të vendosura zakonisht jashtë rrugës, në menyre që, gjithsesi, që të mos shkaktojnë rrezik apo ngatërresa në trafik.

2. Në secilin nga cepat vertikale të kazanit duhet të vendosen me shirita bardhekuq

celuloidi reflektues, në një sipërfaqe të bollshme të kazanit, jo me pak se 3200 centimetra katrore (fig. II.479/a). Celuloidet reflektues duhet të jenë të pajisur me të dhenat kolorimetrike dhe fotometrike të caktuara nga neni 77, pika 9. Në zonat qytetese, ku përballohet një vëllim i madh trafiku dhe ka burime shqetësuese ndriçimi apo nivel të lartë ndriçimi të mjedisit, celuloidi reflektues duhet të jetë, si rregull, i klasit 2, për të cilin flitet në nenin 77, pika 10.

3. Kur, për shkak të formës së kazanit dhe për shkak të pajisjeve hyrese, sistemi i sinjalizimit për të cilin flitet në pikën 2, nuk mund të zbatohet, ato mund të zëvendësohen me katër panele me të vogla, secila me sipërfaqe 20 x 20 cm, në mënyrë që të realizohet një sipërfaqe sinjalizimi jo me pak se 1600 cm katrore (fig. II.479/b). Në keto raste, kazanet duhet të jenë të vendosur në zona të rezervuara, të caktuara për parking, jashtë ose dhe brenda karrexhates.

4. Kazanet, që nuk janë të pajisur me sistemin e sinjalizimit, për të cilin flitet në pikat dhe 3, duhet të vendosen në vendet e duhura, jashtë rrugës.

5. Kur kazani vendoset në anë të rrugës, zona e vendosjes së tij duhet të jetë e rrethuar me sinjalizime horizontale, konform nenit 150, pika 2.

Neni 68.

Detyrimet e koncesionarit për shërbimet që i përkasin (Neni 28 i Kodit Rrugor)

1. Kur enti pronar verifikon plotësimin e kushteve të përshkruara në nenin 28, pika 1 e Kodit Rrugor, atëherë ai me një akt, në formë komunikate me përgjigje, u tregon koncesionarëve përkatës, kushtet dhe rregullat e nevojshme për ruajtjen e rrugës dhe sigurimin e qarkullimit. Po në këtë akt tregohen afatet, kur duhen zbatuar rregullat e sipërpermendura, si edhe të dhenat për punët e kryera. Në raste vonesash të pa parashikuara apo për shkak të fuqive mëdha, mund të vendosen gjëra.

2. Në rast se rregullat dhe punimet e sipërpermendura nuk janë zbatuar në afatet e caktuar nga enti pronar, ky procedon me ekzekutimin e drejtpërdrejtë, duke njoftuar, me anë të një komunikate me përgjigje drejtuar koncesionarit, datën e fillimit të punimeve dhe, shpenzimet e kryera, gjërat e mundshme për vonesat dhe demet që vijnë nga keto vonesa. Nëse koncesionari nuk derdh brenda 30 ditëve nga marrja e komunikates shumen e kërkuar, enti pronar i kërkon organit administrativ nxjerrjen e një titulli ekzekutiv plotësues, i cili ka fuqi zbatuese të menjehershme, sipas nenit 206 të Kodit Rrugor.

Neni 69.

Kalimi i ujërave (Neni 32 i Kodit Rrugor)

1. Në rastet e parashikuara nga neni 32, pikat 4 dhe 5 të Kodit Rrugor, enti pronar i rrugës, me anë të një njoftimi rekomandë, u cakton subjekteve të caktuara nga pikat 1 dhe 2 të këtij neni, ekzekutimin e veprave në ngarkim të tyre, që rrjedhin nga pikat e sipërpermendura, duke treguar rrugët, kushtet dhe rregullat që duhen ndjekur, si edhe afatet brenda të cilave duhen përfunduar veprat.

2. Nëse nuk permbushen detyrimet për të cilat flitet në piken 1, enti pronar i rrugës procedon me ekzekutimin drejtpërdrejt, duke e njoftuar zyrtarisht subjektin që ka marre përsiper punimet, dhe duke ia vënë atij në ngarkim shpenzimet. Në rast se ky subjekt nuk derdh shumen e kerkuar 30 dite pas marrjes së njoftimit, enti pronar i kerkon organit administrativ nxjerrjen e një urdhri ekzekutiv plotësues, i cili ka efekt zbatimi të menjehershëm, sipas nenit 206, të Kodit Rrugor.

Neni 70.

Kanalet artificiale dhe veprat e tyre të artit (Neni 33 i Kodit Rrugor)

1. Në rastet kur subjektet e ngarkuar për përmbushjen e detyrimeve dhe të veprave të treguara në nenin 33 të Kodit Rrugor, nuk binden me vullnet, atëherë zbatohen dispozitat e nenit të mesiperm.

5- TAKSA SHITESË

(Neni 34, i Kodit Rrugor)

Neni 71.

Taksat shtesë, në ngarkim të mjeteve të ndertimit për përshtatjen e infrastruktures rrugore (Neni 34 i Kodit Rrugor)

Ministria e Transportit, në baze të të dhënave të marra nga Ministria e Financave për shumen e përgjithshme të të ardhurave nga taksat për zhvendimin e rrugës, që parashikohen në nenin 34, pika 1e Kodit Rrugor, në fund të çdo viti financiar ben shpërndarjen e tyre enteve pronare të rrugëve, në raport me pronesinë e rrugëve.

KREU II

1- SINJALIZIMI NE PERGJITHESI

(Nenet 37-38, të Kodit Rrugor)

Neni 72

Ankimi ndaj masave paraprake, që lidhen me sinjalizimin (Neni 37 i Kodit Rrugor)

1. Ankimi, i parashikuar në nenin 37, pika 3, e Kodit Rrugor, derdhet brenda 30 diteve, nga ai që ka nevojë për vendosjen e sinjalizimeve rrugore. Ankesa duhet të përmbaje, përveç përcaktimit të së drejtës nga lind interesi për ta kerkuar atë, edhe arsyet e detajuara, nga pala kundërshtuese, të masës së parashikuar ose të rregullit, me propozimin e mundshme të modifikimit ose të shtyrjes. Ankesa behet me rekomandë

pranë Ministrise se Transportit.

2. Dergimi i ankeses e nderpret zbatimin e mases se vene, me përjashtim të rasteve kur ka arsye urgjente, kur enti përkatës mund të vendose për lejimin e zbatimit të përkohshem të mases se vene. Zbatimi i përkohshem i njoftohet me rekomande atij që bën ankesën dhe organeve të Ministrise se Transportit.

3. Për ankimin merret vendim, sipas udhëzimeve të Ministrise Puneve Publike dhe Transportit, brenda 15 diteve nga njoftimi i saj. Vendimi i njoftohet atij që bën ankesën dhe entit pronar, përgjegjës, i cili është i detyruar ta zbatoje.

Neni 73.

Fusha e përdorimit të normave të sinjaleve rrugore (Neni 38 i Kodit Rrugor)

1. Fusha e zbatimit të normave, që lidhen me sinjalet rrugore, shtrihet në rrugët publike dhe në rrugët që përfshihen në zonat e porteve, aeroporteve, autoporteve, universiteteve, spitaleve, varrezave, kazermave dhe fushimeve ushtarake, si edhe në zonat e tjera shtetërore, të hapura për përdorim publik.

2. Sinjalet janë të detyrueshme edhe në rrugët dhe në zonat e hapura për përdorim publik si rrugë private, zona stabilimentesh dhe fabrikash, banesash, parqesh të autorizuar ose ngastrash toke dhe duhet të jene në përputhje me ato të vendosura nga keto norma; në rrugë të tilla, nëse ato nuk jane të hapura për përdorim publik, sinjalet jane fakultative, por nëse përdoren, duhet të jene në përputhje me ato të vendosura me rregullore.

3. Normat e rregullores se nenit 38, pikat 5 dhe 9, të Kodit Rrugor, përcaktohen në nenet e mëposhtem, që lidhen me sistemin e shenjave, për grupet e sinjaleve.

Neni 74.

Sinjalet sipas kërkesave të autoriteteve ushtarake (Neni 38 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet sipas nenit 38, pika 11 e Kodit Rrugor, janë si me poshte:

- a) sinjale të kategorise se urave;
- b) sinjale rreziku, të kushteve teknike dhe të treguesve normale;
- c) sinjale fushore, të përkohshme.

2. Sinjalet sipas pikes 1, në përputhje me dispoziten e nenit 38, pika 11 e Kodit Rrugor, u shërbejnë kërkesave ekskluzive të trafikut ushtarak, dhe rregullojne vetem kete trafik, ndaj duhet të vëzhgohen, ekskluzivisht, nga personeli ushtarak i përmendur me siper. Komanda ushtarake, territoriale, përgjegjëse përcakton vendet dhe pikat e rrugëve të veçanta, në të cilat kërkesat ushtarake detyrojnë vendosjen e sinjaleve, të përhershme ose të përkohshme, që bejne pjese në ato të përcaktuara në rregullore në piken 3, dhe i komunikojnë Ministria e Transportit dhe Ministria e Mbrojtjes.

3. Karakteristikat, përmasat, simbolet, ngjyrat, si dhe mënyrat e vendosjes se sinjaleve

të veçanta janë përcaktuar me rregullore të përbashkët të Ministrisë së Transportit dhe Ministrisë së Mbrojtjes.

4. Vendosja e sinjaleve i komunikohet entit pronar të rrugës së bashku me kohën kur do të zbatohet. Vetë vendosja kryhet nga personeli ushtarak. Komanda përkatëse mund të kërkojë bashkërendimin e punëve me entet pronare, duke përcaktuar me ta kohën dhe mënyrat e vendosjes së sinjaleve.

a) -SINJALIZIMI

VERTIKAL (Neni 39 i
Kodit Rrugor)

SINJALIZIMI VERTIKAL, NE

PERGJITHESIA Neni 75.

Norma të përgjithshme për sinjalet vertikale (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet rrugore vertikale, që vendosen në rrugë për të lajmëruar përdoruesin e rrugës për një rrezik, një përshkrim ose tregues, sipas nenit 39 të Kodit Rrugor, duhet të kenë, në pjesën e përparme që shihet nga përdoruesi, formë, përmasa, ngjyra dhe karakteristika në përputhje me normat e kësaj rregulloreje dhe sipas figurave e tabelave që janë pjesë plotësuese e saj.

2. Informacionet që u duhen dhënë kalimtarëve janë përcaktuar nga enti pronar i rrugës, sipas një projekti të veçantë që i referohet një zone të tërë ose itinerareve të veçanta, i hartuar, nëse është i nevojshëm, në bashkëpunim me entet pronare të rrugëve kufizuese të interesuara, për ndërtimin e një sistemi harmonik sinjalizimi, të integruar dhe të frytshëm, që të garantojë sigurinë dhe rrjedhshmërinë e qarkullimit të këmbeësorëve dhe të automjeteve.

3. Projekti duhet të ketë parasysh, përveç karakteristikave të rrugës ku do të vendosen sinjalizimet, edhe shpejtesinë e projektuar të zonës, mbështetur në zotërimin e llojeve

4. Me qëllim që të vihen në dijeni drejtuesit e mjeteve me kushtet reale të rrugës, përse u përket situatave të qarkullimit, atyre meteorologjike ose treguesve të tjerë, në tërësi, të kalimtarit, sinjalet vertikale mund të realizohen në mënyrë të tillë që të paraqesin herë pas here mesazhe të ndryshme, të komanduara në mënyrë vendore ose në largësi, nëpërmjet sistemeve të përshtatshme të kontrollit. Sinjalet të tilla, të quajtur “mesazhe variabël”, edhe nëse përdoren sipas titujve paralajmërues ose informues, duhet të realizohen nëpërmjet figurave dhe shkrimeve të rregullta, domethënë që riprodhojnë integrisht format, përmasat, ngjyrat, figurat dhe alfabetet e parashkruar në sinjalet vertikale të tipit jo variabël. Kalimi nga një mesazh në tjetrin mund të jetë i shpejtë për të mos shkaktuar konfuzion ose shkurtesa për kalimtarin.

5. Është e ndaluar përdorimi i sinjaleve të ndryshme nga ato të parashikuara në këtë rregullore, me përjashtim të rasteve që lejohen në nënë pasues, të autorizuar nga Ministria e Transportit. Është e lejueshme të vazhdojnë punën sinjalet e vendosura me pare, që paraqesin ndryshime të vogla në krahasim me ato të parashikuara, nëse garantojnë kushtet e nenit 77, pikë nga 1-8, dhe 79. Kur këto sinjalet duhen zëvendësuar, ngaqë karakteristikat e tyre nuk plotësohen me kërkesat e pikës 4, të

nenit 77, zëvendësimi duhet të kryhet me sinjale krejtësisht në përputhje me ato të parashikuara në kete rregullore.

6. Është i ndaluar përdorimi ose nderhyrja e çdo lloj reklame në sinjalet rrugore. Gjithsesi lejohet vendosja e reklamave të shërbimeve thelbësore për qarkullimin rrugor të sinjalet rrugore, i autorizuar nga enti pronar i rrugës, me sinjale rrugore, në rastet e parashikuara nga kjo norma.

7. Pjesa e pasme e sinjaleve rrugore duhet të jetë në ngjyre neutrale, opake. Mbi të duhet shkruar në mënyrë të qartë enti ose administrata pronare e rrugës, marka e firmes që ka prodhuar sinjalin, viti i prodhimit, si dhe numri i lejes së dhënë nga Ministria e Transportit, për firmën e prodhimit të sinjaleve rrugore. Vendi i shënimeve të sipërpermendura nuk duhet të kalojë sipërfaqen prej 200 cm katrorë. Për sinjalet treguese, me përjashtim të atyre të përdorura në kantieret rrugore, duhen shënuar edhe ekstremet e renditjes gjatë vendosjes.

Neni 76.

Ngjyra e sinjaleve vertikale (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Ngjyrat, që përdoren për sinjalet rrugore, tregohen me poshte dhe kanë karakteristika kolormetrike të përcaktuara në rregulloren teknike sipas nenit 77, pika

Për sinjalet e rrezikut dhe për sinjalet treguese, të përhershme përdoren ngjyrat e bardhe, blu, e kuqe dhe e zeze, përveç përjashtimeve të parashikuara në figurat e modelet e kësaj rregulloreje.

2. Në sinjalet treguese duhen përdorur si baze ngjyrat e mëposhtme, përveç përjashtimeve të parashikuara:

- a) e gjelber: për autostradat ose për të çuar tek ato;
- b) blu: për rrugët jashtëqytetese ose për të çuar tek ato;
- c) e bardhe: për rrugët urbane ose për të çuar në vendmbërritje qytetëse; për të treguar hotele ose struktura të tjera të tilla brenda hapësirës rurale;
- ç) e verdhe: për sinjale të përkohshme rreziku, paralajmëruese dhe drejtime që lidhen me devijacione, itinerare, alternativa dhe ndryshime të rrugës, për shkak të pranisë së kantierëve rrugore ose për shkak të punimeve në rrugë;
- d) ngjyre kafe: për tregues vendesh ose pikash me interes historik, artistik, kulturor e turistik; për pika gjeografike, ekologjike, shpërndarëse e për kampingje.
- dh) e zeze e thelle: për sinjale që të çojnë në fabrika, stabilimente, zona industriale, zona artizanale dhe qendra tregtare, në zonat periferike rurale.
- e) portokall: për sinjale “AUTOBUS SHKOLLE” dhe “ TAKSI”;
- ë) e kuqe: për sinjale “SOS” dhe “AKSIDENT”.
- f) bardhekuq: për sinjale të vijezuara, të përdorura në kantieret rrugore;
- g) gri: për sinjale “SHENJA HORIZONTALE NE RINDERTIM”;

3. Shkrimet mbi ngjyrat baze duhet të jenë:

- a) të bardha: mbi të gjelber, blu, kafe, të kuqe;
- b) të zeza: mbi të verdhe dhe portokalli;
- c) të verdha: mbi të zeze;
- ç) blu ose të zeza: mbi të bardhe;
- d) gri: mbi të bardha;

4. Simbolet mbi ngjyrat baze duhet të jenë:

- a) të zeza: mbi ngjyrën portokall dhe të verdhen;

- b) të zeza dhe blu: mbi të bardhën;
- c) të bardha: mbi blunë, të gjelbertën, të kuqen, kafe ose të zezen;
- d) gri: mbi të bardhën.

5. Ngjyra gri arrihet me një mbulim të pjesshem (50 për qind) të bazes së bardhë me ngjyrë të zeze.

Neni 77.

Dukshmëria e sinjaleve (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Për secilin sinjal duhet garantuar një hapësirë fushëpamjeje ndërmjet drejtuesit të automjetit dhe vete sinjalit të lire nga pengesat për shikim korrekt. Në një hapësirë të tillë, drejtuesi i automjetit duhet të perceptojë, në mënyrë progresive, praninë e sinjalit rrugor dhe duke e shquar si sinjal të tillë, të kuptojë domethënien, dhe, sipas pikës 2, të zbatojë sjelljen e duhur.

2. Janë sinjale në vend ato të ndertuara në fillim të zones ose të pikës në të cilën kërkohej një sjellje e caktuar.

3. Masat minimale të hapësirës së fushëpamjes së sinjaleve të rrezikut dhe atyre përshkruese janë si më poshtë:

Llojet e rrugëve	Sinjalet e rrezikut	Sinjalet treguese
Autostradë dhe rrugë jashtëqytetëse, kryesore	150 m	25 m
Rrugë jashtëqytetëse dytesore	100 m	150 m
Rrugë të tjera	50 m	80 m

Masat minimale të zonës së përshquarjes janë zvogëluar në nenet përkatëse.

4. Në rastet kur hapësira e përshquarjes është 20% më e ulët se hapësira minimale e parashikuar në pikën 3, masat mund të zvogëlohen, me kusht që, sinjali të jetë i paraprirë nga një panel i ngjashëm plotësues në panelin 1, të përcaktuar në nenin 83

5. Të gjithë sinjalet duhet të jenë të kapshme dhe të lexueshme, si naten, edhe ditën.

6. Shkalla e shikimit gjatë natës mund të sigurohet nëpërmjet sistemeve të ndriçimit të posaçëm për tejdukshmeri ose vijezim, me ose pa drite të vete sinjalit. Vijejimi, në përgjithësi, arrihet me përdorimin e celuloideve të përshtatshme.

7. Në çdo rast, sinjalet, me përjashtim të atyre që kanë vlerë vetëm gjatë orëve të dites ose atyre me ndriçim të posaçëm, sipas neneve 154 dhe 155, nëse vendosen në zonën e ndriçuar, duhet të jenë të vijezuar në mënyrë që të duken naten me të njëjtat forma, ngjyra dhe simbole me të cilat duken gjatë dites.

8. Të gjithë sinjalet duhen realizuar në mënyrë që të lejojnë fushëpamjen e tyre në çfarëdo lloji kushtesh të rrugës dhe në çfarëdo lloji kushtesh të ekspozimit dhe të ndriçimit të mjedisit.

9.Karakteristikat fotometrike, kolorometrike dhe që zgjasin në kohe, të përdorura për sinjale rrugore, duhet të jenë sipas normave të miratuara nga Ministria e Transportit.

10.Celuloidet e vijeuar duhet të jenë me eficence normale (klasi I-re) ose me eficence të larte (klasi II-te) sipas parametrave dhe vlerave të përcaktuara me normat e mësipërme.

11.Zgjedhja e llojit të celuloidit të vijeuar duhet zbatuar nga enti pronar i rrugës sipas rendesise se sinjalit dhe të spikatjes që i duhet dhene mesazhit me qëllim sigurie, vendosjes se tij dhe lartesisë në lidhje me rrugën automobilistike, si edhe me faktore të tjere specifike si shpejtesia vendore mbizoteruese e rrugës, ndriçimi i jashtëm, kushtet klimaterike, vendosja e veçantë e sinjalit, në lidhje me kushtet orografike.

12.Vendosja e celuloideve të vijeuar me eficence të larte (klasi II) është i detyrueshem në rastet kur është i parashikuar dhe për sinjale: t'i jepet përparësi, të ndalohet dhe t'i jepet përparësi, t'i jepet përparësi djathtas, ndalim-parakalimi si dhe për sinjale paralajmeruese dhe drejtimi të vendosur serishmi. Vendosja e siperpermendur është fakultative për sinjalet: ndalohet hyrja, kufizime të shpejtesise, drejtim i detyrueshem, shmangës special.

13.Në të njëjten mbështetëse nuk duhen vendosur sinjale me karakteristika ndriçimi ose vijeime të ndryshme ndërmjet tyre.

Neni 78 .

Përmasat dhe formatet e sinjaleve vertikale (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Formatit dhe përmasat e sinjaleve vertikale, me përjashtim të atyre të përmendura në pikat 4, 5, 6 dhe 7, janë përcaktuar në tabelat II.1, II.2, II.3, II.4, II.5, II.6, II.7, II.8, II.9, II.10, II.11, II.12, II.13, II.14 dhe II.15, që i bashkëlidhen kesaj rregulloreje.

2. Sinjalet e formatit “te madh” duhet të vendosen në anen e djathte të rrugëve jashtëqytetese, me dy ose me shume korsi, sipas sensit të kalimit dhe në rastet e vendosjes siper rrugës se automjeteve. Nëse ato përseriten në krahun e majte, mund të jene edhe të formatit “normal”.

3. Sinjalet e formatit “te vogel” ose “te reduktuar” mund të përdoren vetem atëherë kur kushtet e impiantit e kufizojne, nga pikepamja materiale, vendosjen e sinjaleve të formatit “normal”.

4. Përmasat e sinjaleve, në rast nevojë, mund të variojne në varesi të shpejtesise mbizoteruese dhe të gjeresise se vendndodhjes se rrugës, pasi t'i nënshtrohen autorizimit të Ministrise se Transportit.

5. Nëse dy ose me shume sinjale shfaqen në të njëjtin panel sinjalizues, një panel i tille quhet “sinjal i përbere”. Përmasat e “sinjalit të përbere” duhet të jene të tilla që disqet që ato përmbajne të kene diameter jo me të vogel se 40 cm dhe trekendeshat ta kene brinjen jo me të vogel se 60 cm. Baza e sinjalit rezultat duhet të jete në ngjyre të bardhe ose të verdhe për sinjalet e përkohshem. Përmasat minimale të “sinjaleve të përbere” të ndalimit jane me format të reduktuar, të treguar në tabelen II.7, dhe disku i ndalimit të qëndrimit në to ka një diameter prej 30 cm.

6. Vendosja e sinjaleve me përmasa të ndryshme mund të lejohet vetëm në situata të jashtëzakonshme e të përkohshme rrugore ose të trafikut. Nëse bëhet fjale për situata të jashtëzakonshme, të përhershme në këtë rast nëvojitet leja e Ministrisë së Transportit.

7. Përmasat e sinjaleve paralajmëruese dhe atyre treguese, si dhe ato sinjale për të cilat nuk janë fiksuar përmasa fikse në nënet për sinjalizimin tregues, përcaktohen nga madhësia e shkronjave të përllogaritura me largësinë e leximit, që kërkohej në funksion të shpejtesisë mbizotëruese vendore dhe nga numri i regjistrimit, sipas normave që i përkasin sistemit tregues të shenjave (tabelat II.16, II.17, II.18, II.19, II.20, II.21), që i bashkëlidhen kësaj rregulloreje.

Neni 79.

Vendosja e sinjaleve vertikale (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet vertikale vendosen, sipas normes, në anën e djathtë të rrugës. Mund të përsëriten në anën e majte ose mund të vendosen në bankina, anash rrugëve, apo mbi autostradë, kur është e nevojshme për motive sigurie, sic parashikohet nga normat e veçanta për kategoritë e veçanta të sinjaleve.

2. Sinjalet, që vendosen në buzë të rrugës (sinjalet anësore), duhet ta kenë mbajtësin vertikal jo më afër se 0.30 metra dhe jo më larg se 1.00 metra nga buza e rrugës ose nga ana e jashtme e bankinës. Largësi më të vogla, nëse sinjali nuk del jashtë autostradës, pranohen në rastet e hapësirës së kufizuar. Mbështetësit vertikalë të sinjaleve duhet të vendosen në një largësi jo më të vogël se 0.50 metra nga buza e rrugës ose nga ana e jashtme e bankinës. Në rastet kur ka pengesa, mbështetësit mund të ndertohen në pjesën e jashtme ose prapa vete pengesave, në mënyrë që të mos shkaktohen të dala anash.

3. Me lartësi të sinjaleve rrugore nga toka kuptohet lartësia me e ulët, e anës së poshtme të tabelës ose panelit sinjalizues, nga rrafshi horizontal, tangjent në pikën me të lartë të rrugës, në atë pjesë të saj.

4. Në pjesë homogjene rrugë sinjalet duhen vendosur, sa të jete e mundur, në lartësi të njëjtë.

5. Lartësia minimale e sinjaleve anësore është 0.60 metra dhe maksimalja është 2.20 metra, me përjashtim të sinjaleve të levizshme. Gjate rrugëve qytetëse, si rezultat i kushteve të veçanta të mjedisit, sinjalet mund të vendosen në lartësi më të madhe, por, gjithsesi, jo më lart se 4.50 metra. Të gjitha sinjalet në rrugët e kalimit ose në pjesët për kembësoret duhet të kenë një lartësi minimale prej 2.20 metrash, me përjashtim të fenereve semaforike.

6. Sinjalet e vendosur sipër rrugës duhet të kenë një lartësi minimale prej 5.10 metrash, me përjashtim të rasteve të përdorimit mbi sinjale të punuara me dorë, të një lartësie me të ulët. Nëse është sinjal rreziku ose tregues dhe vlen për të gjithë rrugën sinjali duhet vendosur në qendër, në përputhje me aksin e rrugës; ndërsa kur i referohet një korsie, duhet ndërtuar në përputhje me aksin e kësaj të fundit dhe i plotësuar me shigjete nën të, me majën të drejtuar poshtë (paneli plotësues model II.6/n sipas nenit 81, pika 10).

7. Sinjalet e rrezikut duhen vendosur, sipas normes, në një largësi prej 150 metrash nga pika e nisjes së rrezikut të sinjalizuar. Në rrugët qytetëse me shpejtësi maksimale jo më të mëdhe se ajo e përcaktuar në nenin 139, pika 1 e Kodit Rrugor, largësia mund të reduktohet në përputhje me gjendjen e mjedisit.

8. Sinjalet treguese duhet të vendosen në përputhje ose sa më afër të jetë e mundur me pikën në të cilën nis përshkrimi. Ato, të pajisura me një panel plotesues, model II.1, sipas nenit 81, pika 4, mund të përseriten, paraprakisht, me funksionin paralajmërues.

9. Sinjalet “T’I JEPET PERPARESI” (neni 104) dhe “NDALO DHE JEPI PERPARESI” (neni 105) duhet të vendosen në afërsi të kufirit të rrugës së automjeteve, që gezon të drejtën e përparësisë dhe, gjithsesi, në largësi jo më të mëdhe se 25 metra nga kufiri jashtë qendra ve të banuara dhe 10 metra në qendra të banuara. Sinjale të tilla duhet të paraprihen nga paralajmërimi përkatës (neni 106), i vendosur në një largësi të mjaftueshme, me qëllim që drejtuesit e mjeteve të mund ta përshtasin ecjen e tyre me sinjalizimin, në përputhje me kushtet vendore dhe të shpejtësisë vendore mbizotëruese në të dyja rrugët.

10. Sinjalet, që tregojnë përfundimin e ndalimit ose detyrimit duhet të vendosen në përputhje ose sa më afër të jetë e mundur me pikën ku përfundon ndalimi ose detyrimi.

11. Në funksion të karakteristikave të materialit të përdorur, vendosja e sinjalit duhet të jetë e tillë, që të mos lërë vend për turbullim të shikimit ose ulje të lexueshmërisë së sinjalit.

12. Sinjalet e vendosura sipër rrugës duhet të kenë një lartësi dhe një pjerresi në lidhje me rrafshin pingul me sipërfaqen e rrugës, në funksion të ecurisë së lartësisë së rrugës. Për sinjalet e vendosura në lartësi 5.10 metra, sipas normes, pjerresia e mesipërme në rrugët e sheshta është 3 grade drejt anës nga vijat e makinave (skema II.A). Vendosja planimetrike duhet të jetë në përputhje me skemat II.B, II.C, II.D.

13. Sinjalet mund të vendosen në versionin e levizshëm dhe me karakter të përkohshëm, për motive të vertetuara ose për situata emergjente të mjedisit e të trafikut, si dhe në kuadrin e kantierëve rrugorë apo mbi pajisje pune, të palevizshme ose të levizshme.

Neni 80.

Karakteristikat e mbështetëseve, mbajtëseve dhe materialeve të tjera, të përdorura për sinjalizimin rrugor (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Mbështetëset dhe mbajtëset e sinjaleve rrugore duhet të jenë, në përgjithësi, prej metali, me karakteristika të përcaktuara nga normat e miratuara me udhëzim të ministrit të Punëve Publike dhe Transportit. Përdorimi i materialeve të tjera duhet të miratohet nga ministri i Transportit.

2. Mbështetëset duhet të kenë, në rastet e seksioneve rrethore, një seksion të palevizshëm dhe të parrotullueshëm të sinjalit, në përputhje me mbështetësen dhe të mbështetëses në përputhje me terrenin.

3. Seksioni i mbështetëses duhet të garantojë qëndrueshmërinë e sinjalit në kushtet e devijimeve, që rrjedhin nga faktorë të mjedisit.

4. Mbështetëset dhe mbajteset e sinjaleve rrugore duhet të mbrohen në mënyrë të përshtatshme nga gërryerja.

5. Çdo mbështetëse, me përjashtim të strukturave komplekse dhe të atyre që kanë ndriçues semaforike, sipas normës, duhet të përmbajë vetëm një sinjal. Kur është e nevojshme të shenohen me shumë rreze ose tregues në të njëjtin vend, është i lejuar çiftimi i dy sinjaleve në të njëjtin mbështetëse.

Neni 81.

Panelet integrative (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet mund të pajisen me panele plotësuese në rastet e mëposhtme:

- a) për të përcaktuar vlerën në hapësirë të sinjalit;
- b) për të saktësuar domethënien e sinjalit;
- c) për të kufizuar frytshmërinë e sinjalit për disa kategori kaluesish ose për pjesë të caktuara kohe.

2. Panelet plotësuese janë në formë katrore dhe duhet të përmbajne simbole ose mbishkrime shpjeguese, sintetike dhe koncize.

3. Panelet plotësuese janë të modeleve të mëposhtme:

- modeli II.1 - për largësi;
- modeli II.2 - për shtrirjet;
- modeli II.3 - për të treguar periudhat kohore;
- modeli II.4 - për të treguar përjashtimet ose kufizimet;
- modeli II.5 - për të treguar fillimin, vazhdimin ose fundin;
- modeli II.6 - për shpjegime ose tregues;
- modeli II.7 - për të treguar ecurinë e rrugës kryesore.

4. Modeli II.1 tregon LARGESINE, të shprehur në kilometra ose në metra, të rrumbullakosur deri në 10 metra, nga fillimi i pikes së rrezikshme, pikes nga e cila përdoret përshkrimi ose të pikes objekt-treguese (modelet II.1/a, II.1/b).

5. Modeli II.2 tregon SHTRIRJEN, domethënë gjatësinë e shprehur në kilometra ose në metra, të rrumbullakosur deri në 10 metra, të pjesës së rrugës së rrezikshme ose në të cilën përdoret përshkrimi (modeli II.2/a, II.2/b).

6. Modeli II.3 tregon KOHEN E VLEFESHME, domethënë ditën, orën ose minutat, nëpërmjet shifrave ose simboleve, gjatë së cilës vlen përshkrimi ose rreziku (modelet II.3/a, II.3/b, II.3/c, II.3/d).

7. Modeli II.4 tregon PERJASHTIME OSE KUFIZIME, domethënë autorizon një kufi të përshkrimit për një ose me shumë kategori të kaluesve, ose, me mirë, kufizon vlefshmerinë e tyre. Kur përshkrimi është i kufizuar për një ose me shumë kategori,

simbolet përkatës, vendosen në ngjyre të zeze mbi fushë të bardhe (modeli II.4/a). Ndersa kur është fjala për t'ia lejuar shmangien e një ose me shume kategorive, simbolet përkatëse në ngjyrë të zeze mbi fushë të bardhe duhet të paraprihen nga fjala PERVEÇ (modeli II.4/b).

8. Modeli II.5 tregon FILLIMIN, VAZHDIMIN, MBARIMIN e një përshkrimi, rreziku ose treguesi (modelet II.5/a1, II.5/a2, II.5/a3 dhe modelet II.5/b1, II.5/b2, II.5/b3). Përdorimi i panelit FILLIM duhet të kufizohet në rastet në të cilat është me vend të nxirren në pah rrethana, kur është, në përgjithësi, në secilin sinjal koncepti i fillimit.

9. Modeli II.6 tregon, nëpërmjet simboleve ose një mbishkrimi konciz, shpjegimin e kuptimit të sinjalit kryesor, ose shton një tregues ose shpjegim, me qëllim që të specifikojë, në menyre të dobishme, kuptimin e vete sinjalit, në raste të veçanta rastesie ose kohe të përkohshme (modelet II.6/a, II.6/b, II.6/c, II.6/d, II.6/e, II.6/f, II.6/g, II.6/h, II.6/i, II.6/l, II.6/m, II.6/n, II.6/p1, II.6/p2, II.6/q1, II.6/q2).

10. Simbolet, që përdoren për panelet plotesuese model 6, përveç të tjereve që mund të autorizohen nga Ministria e Puneve Publike, janë:

Simboli	Kuptimi	Figura
Furce dhe vije rruge	Shenja horizontale gjate rivendosjes	modeli II.6/a
Automjet i përplasur	Aksident	modeli II.6/b
Lokomotiva	Kapercim binaresh	modeli II.6/c
Ruspe për heqjen e bores	Pastrues bore në pune	modeli II.6/ç
Vale të kaltra	Zone që laget	modeli II.6/d
Dy radhe makinash	Radhe	modeli II.6/e
Lopate mekanike	Makina ndertimi në pune	modeli II.6/e
Kristale akulli	Rruge e rreshqitshme per shkak të akullit	modeli II.6/f
Re me pika shiu	Rruge e rreshqitshme per shkak të shiut	modeli II.6/g
Kamione dhe vetura	Kamionet ulin shpejtesine	modeli II.6/h
Autovinç dhe veture	Zona largimi të detyrueshem	modeli II.6/m
Shigjete vertikale	Sinjal korsie	modeli II.6/n

Shembuj me mbishkrim	Kthesa	modeli II.6/p1
Makine e sherbimit te pastrimit të qytetit	Pastrim rruge	modeli II.6/q1

11. Modeli 11.7 tregon, nëpërmjet një rripi me të gjere, ecurine e rrugës, që gezon përparesi ndaj të tjerave. Simboli është në ngjyre të zeze mbi fushë të bardhe.

12. Në panelet plotesuese është e ndaluar përdorimi i mbishkrimeve kur është parashikuar një sinjal i veçantë. Dhe, gjithashtu, është i ndaluar përdorimi i sinjaleve të rrezikut të përgjithshëm (RREZIQE TE TJERA, figura II.35) me panelin model II.6, kur një sinjal i veçantë, për të treguar të njëjtin rrezik, është përcaktuar nga keto norma.

13. Aty ku shkalla e shikimit e lejon, sinjali dhe paneli përkatës plotesues mund të bashkohen në një sinjal të vetem, të përbere (modelet II.8/a, II.8/b, II.8/c, II.8/d).

SINJALET E RREZIKUT

Neni 82.

Sinjalet e rrezikut në përgjithësi (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e rrezikut kane forme trekendeshi barabrinjes me një kulm të drejtuar nga lart.

2. Sinjalet e rrezikut duhet të vendosen në rrugë, kur ekziston një situatë reale rreziku, e perceptueshme nga një drejtues mjete, që ndjek rregullat normale të kujdesit.

3. Në rastet kur nuk është e mundur të respektohet largësia e pozicionimit e përcaktuar nga neni 79, pika 7, sinjali duhet të jetë i bashkëlidhur me panelin model II.1, që tregon largësinë efektive nga rreziku. Për motive sigurie, sinjali mund të paraprihet nga një tjetër, i njëjtë me të, gjithnjë me panelin plotesues, që tregon largësinë efektive nga rreziku.

4. Sinjalet e rrezikut duhet të vendosen në krahun e djathtë të rrugës. Në rrugët me dy ose me shumë korsi për secilin krah kalimi, duhet të përshtaten masat e duhura, në lidhje me kushtet vendore, derisa sinjalet të jenë qartësisht të perceptueshme edhe nga drejtuesit e mjeteve e automjeteve, që përshkojnë korsitë e brendshme, duke i përseritur sinjalet në krahun e majte të rrugës ose sipër rrugës.

5. Nëse sinjali i përdorur për të treguar një rrezik të shtrire në një pjesë rruge me largësi të përcaktuar (për shembull seri kthesash të rrezikshme, rrugë e prishur, punime në rrugë etj) kjo e fundit duhet të tregohet në panelin plotesues SHTRIRJE (modeli II.2). Nëse në një pjesë të tillë rruge ka kryqëzim, sinjali duhet të përdoret pas çdo kryqëzimi. Shtrirja maksimale, përtej se ciles sinjali, gjithsesi, duhet të përseritet, nuk mund t'i kalojë 3 km.

6. Kur shtrirja e një pjesë rruge, që ka të bëjë me rrezikun e sinjalizuar, nuk

përcaktohet dot lehte, përfundimi i rrezikut mund të sinjalizohet nëpërmjet të njëjtit sinjal, të plotësuar me panelin FUND (modelet II.5/a3, II.5/b3).

7. Në rastin e çiftimit në të njëjten mbajtëse, të një sinjali rreziku me një sinjal të detyrueshem, i pari duhet të jete gjithmone mbi të dytin.

Neni 83.

Sinjalet, që kane të bejne me rrugët e deformuara, me ulje dhe ngritje (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali RRUGE E DEFORMUAR (figura II.1) duhet përdorur për të parasinjalizuar një pjese të rrugës, që është në gjendje të keqe ose e shtruar në menyre jo të rregullt.

2. Sinjali “KURRIZ” (figura II.2) duhet të përdoret për të paralajmeruar një anomali altimetrike, konvekse të rrugës.

3. Sinjali “GROPE” (figura II.3) duhet përdorur për të treguar një anomali altimetrike, konkave të rrugës.

Neni 84.

Sinjalet, që lidhen me kthesa të rrezikshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Për të treguar një kthese të rrezikshme, si pasoje e karakteristikave planimetrike ose për shquarje (shikim) të pamjaftueshme, duhet përdorur njëra prej sinjaleve të mëposhtme:

- a) KTHESE DJATHHTAS (figura II.4)
- b) KTHESE MAJTAS (figura II.5)
- c) KTHESE DYFISHE, E PARA DJATHHTAS (figura II.6)
- ç) KTHESE DYFISHE, E PARA MAJTAS (figura II.7).

2. Për të sinjalizuar një seri kthesash të rrezikshme, njëra pas tjetres, duhet përdorur sinjali c) ose ç) në varesi të ecurise se ktheses se pare, duke shtuar panelin plotësues model II.2, që tregon gjatesine e një pjese të rrugës se interesuar.

3. Për sinjalizimin e një serie kthesash 180 gradshe duhet të përdoren sinjalet c) dhe ç), sipas ecurise se ktheses se pare, duke shtuar panelin plotësues modeli II.6/p1. Secila kthese mund të tregohet me një numer në panelin përkatës, që vendoset në hapësirën në buzën e jashtme të rrugës dhe në qendër të ktheses (model II.6/p2).

Neni 85.

Sinjalet për kalimin në nivel me rrugën (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “ KALIM NE NIVELIN E RRUGËS ME PENGESA” (figura II.8) duhet përdorur për të parasinjalizuar çdo kalim hekurudhor, të pajisur me pengesa ose gjysmepengesa.

2. Sinjali “KALIM NE NIVELIN E RRUGËS PA PENGESA” (figura II.9) duhet përdorur për të parasinjalizuar çdo lloj kapercimi hekurudhor, që nuk ka pengesa. Në pjeset e aferta me kapercimin duhet vendosur sinjali “KRYQI I SHEN ANDREAS” (figura II.10/a), që tregon detyrimin për të ndaluar, e pajisur kjo edhe me rripin përkatës të ndalimit. Sinjali DOPIO KRYQ I SHEN ANDREAS (figura II.10/b) tregon se hekurudha është me dy ose me më shumë binare.

3. Sinjalet “KRYQ I SHEN ANDREAS” dhe “DOPIO KRYQ I SHEN ANDREAS” duhen vendosur me aksin e madh horizontal; në mungese të hapësirës mund të vendosen me aksin e madh vertikal (figurat II.10/c, II.10/d).

4. Paneli largesitregues në figuren II.11/a duhet të vendoset poshte sinjaleve të figurave II.8 dhe II.9; ato të figures II.11/b dhe II.11/c duhet të lidhen, respektivisht në 2/3 dhe 1/3 të largesise ndërmjet sinjalit dhe kapercimit hekurudhor.

5. Panelet largesitregues duhet të kenë, respektivisht, 3, 2 dhe 1 vijë të kuqe në fushë të bardhë, me një pjerresi 45 grade, e cila zbrit drejt rrugës.

6. Kur rruga kapercehet nga një binar hekurudhor dhe kalimi i trenit komandohet me sinjale me dore, nga njeriu ose personeli i ngarkuar për manovren, kapercimi duhet sinjalizuar nëpërmjet sinjalit “RREZIQE TE TJERA” (figura II.35), me panelin plotësues model II.6/c, si dhe duhet pasuar nga sinjali “KRYQ I SHEN ANDREAS” në afersi të vete binarit. Ky sinjal është fakultativ në qendrat e banuara.

7. Në afersi të një degezimi rrugor, në të cilin ekziston një kalim në nivelin e rrugës me ose pa pengesa, në një largesi me të vogël se ajo e parashikuar për impiantin e sinjalit të pare, duhet përdorur njëri prej sinjaleve e veçantë të rrezikut, të formatit të vogël, të vendosur në sinjalet paralajmëruese të kryqëzimit, që vendoset në rrugën që nuk është e prekur nga kapercimi hekurudhor. Për të kujdeset dhe paguan enti pronar i rrugës, në një largesi nga kryqëzimi jo me të vogël se vlerat e treguara në nenin 124, pika 2 (figura II.240).

Neni 86.

Sinjalet për kalimet e tramvajit, të kembesorit dhe të biçikletave (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalizimi “KALIM TRAMVAJ” (figura II. 12) duhet përdorur për të parasinjalizuar, brenda dhe jashtë qendrave të banuara, një linje tramvaji, që nuk komandohet me semafor, që kryqezohet, nderhyn ose kufizon pjesen e rrugës se caktuar për automjete.

2. Sinjali “KALIM KEMBESORESH” (figura II.12) duhet të përdoret për të parasinjalizuar një kalim kembesoresh, që dallon nga shenjat përkatëse të rrugëve për automjete, në ato jashtëqytetese dhe në ato qytetese, me kufizim të shpejtësisë me të lartë se ato të përcaktuara në nenin 139, pika 1 të Kodit Rrugor.

3. Sinjali “KALIM BICIKLETASH” (figura II.14) duhet të përdoret për të parasinjalizuar një kalim të çiklisteve, që dallon nga shenjat përkatëse, në rrugët jashtëqytetese dhe në ato qytetese me kufizim të shpejtësisë më të madhe, sipas asaj të përcaktuar në nenin 139, pika 1 të Kodit Rrugor.

4. Sinjali sipas pikave 2 dhe 3 mund të përdoret në rrugët e qendrave të banuara vetëm kur kushtet e trafikut, për arsye sigurimi, keshillojnë një gjë të tillë.

Neni 87.

Sinjalet e pjerresise se rrezikshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet “ZBRITJE E RREZIKSHME” (figura II.15) ose “NGJITJE E RREPIRET” (figura II.16) duhen të përdoret për të parasinjalizuar një pjesë të rrugës me ecuri, respektivisht, zbritese ose ngjitese, sipas kahut të levizjes, me një pjerresi të tillë që përben rrezik, si pasoje e faktoreve vendore të pa favorshem.

2. Pjerresia në të dyja rastet duhet shprehur në përqindje.

Neni 88.

Sinjalet e ngushtimeve të rrugëve (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “NGUSHTIM RRUGE” (figura II.17) duhet të përdoret për të parasinjalizuar një ngushtim simetrik të rrugës, që është i vogël për qarkullimin rrugor.

2. Sinjalet “NGUSHTIM ASIMETRIK MAJTAS” (figura II.18) dhe “NGUSHTIM ASIMETRIK DJATHHTAS” (figura II.19) duhen të përdoren kur ngushtimi i përket anës së majte apo të djathtë të rrugës.

3. Në rrugët me dy ose me shumë korsi, për kahje të levizjes, ngushtimet që sjellin reduktim të numrit të korsive tregohen me sinjalet sipas nenit 133, pika 20, “VARIACIONI I KORSIVE TE PERDORSHME”.

4. Dispozita të veçanta për organizimin e qarkullimit në prani të ngushtimeve, mund të miratohen nga Ministria e Transportit.

Neni 90

Sinjali i bankisnes se rrezikshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “BANKINE E RREZIKSHME” (figura II.21) duhet përdorur për të parasinjalizuar pjesën e rrugës me bankinë, të shembshme dhe të vështirë, ose me rrezik rënies në një gropë të thellë ose kanal, në rast afrimi.

2. Sinjali duhet të shoqërohet me panel plotësues, model II.2, me treguesin e shtrirjes së pjesës së rrugës së interesuar.

Neni 91.

Sinjali rruge e rreshqitshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “RRUGE E RRESHQITSHME” (figura II.22) duhet të përdoret për të parasinjalizuar një pjesë të rrugës, e cila në kushte të veçanta, mund të paraqesë një

sipërfaqe të rreshqitshme, në mase me të madhe se normalja.

2. Kushtet e veçanta, kryesisht shiu, akulli ose shkaqe të tjera të lokalizuara, duhet të tregohen nëpërmjet paneleve plotësuese, model II.6 së bashku me ato plotësuese, model II.2 dhe model II.5.

- a) Për shi dhe akull duhet të përdoren panelet II.6/h dhe II.6/i.
- b) Për kushte të tjera, që nuk paraqiten me simbole, në panel duhet vendosur, në mënyrë sintetike, natyra e shkakut.

Neni 92.

Sinjali i femijeve (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “FEMIJE” (figura II.23) duhet përdorur për të parasinjalizuar vende që frekuentohen nga femije, si për shembull shkollat, kopshtet publike, fushat e lojës dhe mjediset të tjera që u shërbejnë atyre.

Neni 93.

Sinjale që lidhen me kafshët (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet “KAFSHE NE KALIM” janë dy llojesh: KAFSHE SHTEPIAKE (figura II.24) dhe “KAFSHE TE EGRA” (figura II.25). Ato duhet të përdoren për të parasinjalizuar afrimin një pjese rruge me kafshe, që kapërcejnë rrugën.

Neni 94.

Sinjalet me dy kahe qarkullimi dhe me qarkullim rrethor (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “DREJTIM I DYFISHTE I QARKULLIMIT” (figura II.26) duhet përdorur për të parasinjalizuar atë pjesë të rrugës, ku qarkullimi zhvillohet në dy kahe rruge, kur në pjesën e rrugës së mëparshme qarkullimi ishte me një kalim.

2. Sinjali duhet të vendoset para dy pikave të fillimit të pjesës së rrugës me dy kalime për të dyja kahet e levizjes. Nuk është i nevojshëm përdorimi i tij kur është përdorur sinjali sipas nenit 133, pika 20, “NDRYSHIM I KORSIVE NE DISPOZICION”.

3. Në rastet kur pjesa e rrugës me levizje në dy kahe, për gjatësinë që ka dhe për ecurinë plano-altimetrike të saj, kërkon përsëritjen e sinjalit, ky duhet të jetë pajisur me panel plotësues model II.5/a2 ose II.5/b2.

4. Një sinjal i tillë mund të përdoret në qendrat e banuara vetëm në rastet kur një gje e tillë është e nevojshme për motive sigurie.

5. Mbarimi i drejtimit të dyfishtë tregohet me sinjalin “NJE KALIM BALLOR” (figura II.349).

6. Sinjali “QARKULLIM RRETHOR” (figura II.27) duhet të vendoset në rrugët jashtëqytetese, për të parasinjalizuar një kryqëzim ndërmjet dy ose me shume rrugëve, që komandohen me qarkullim rotativ. Në qendrat e banuara mund të përdoret vetëm kur kushtet e trafikut e kërkojnë një gjë të tillë për motive sigurie.

Neni 95.

Sinjali dalje në mol ose breg (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “DALJE NE MOL OSE BREG” (figura II.28) duhet të përdoret për të parasinjalizuar daljen në molo ose në një breg lumi apo kanali, me rrezikun e renies në uje.

Neni 96.

Sinjale për material të paqendrueshem në rruge ose për shembje guresh (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “ MATERIAL I PAQENDRUESHEM NE RRUGE” (figura II.29) duhet të përdoret për të parasinjalizuar praninë e zhavorrit, çakellit, granilit ose të materialeve të tjera, të përmasave të vogla, që, si rezultat i kalimit të automjeteve, mund të fluturojnë në ajër, mund të shkojnë si plumb në largësi ose mund të ulin komoditetin e levizjes së automjetit në rrugë.

2. Sinjali “RENIE GURESH” mund të përdoret për të parasinjalizuar një pjesë rruge ku ekziston rreziku për rnie guresh ose shkëmbinjsh ose dhe haset prania e mundshme e ketyre të fundit në rrugë. Simboli ka këmbe në të majte ose të djathtë të rrugës, nëse vetë materialet gjenden në të majte (figura II.30/a) ose në të djathtë të rrugës (figura II.30/b).

Neni 97.

Sinjali semafor (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “SEMAFOR” duhet përdorur për të parasinjalizuar një impiant semaforik.

2. Tri disqet, të kuq, të verdhë ose të gjelbërt, të simbolit të semaforit duhet të jenë reflektues. Disku i verdhë mund të zëvendësohet nga një sinjal i verdhë, i ndritshëm, vezullues.

3. Tri disqet mund të vendosen vertikalisht (figura II.31/a) ose horizontalisht (figura II.31/b) sipas vendosjes efektive të dritave të semaforit, të cilit i referohet sinjali.

4. Përmasat e sinjalit duhet të jenë, kudo që ta lejojnë kushtet e impiantit semaforik, të formatit të madh.

Neni 98.

Sinjalet e avionëve (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “AVIONE” (figura II.32) duhet përdorur për të parasinjalizuar mundësinë e zhurmave të forta, të papritura, në rrugët në afërsi të aerodromeve

ose të sipërfaqeve ajrore, që përdoren për nisjen e avionëve që fluturojnë ulët.

Neni 99.

Sinjalet e erës së fortë (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “ERE E FORTE ANASH” (figura II.33) duhet të përdoret për të parasinjalizuar atë pjesë të rrugës ku mund të verifikohen erëra të forta, si zona të ekspozuara, dalje nga tuneli, fundi i pjesëve, që gjenden në mes të zonave malore ose situata të ngjashme.

Neni 100.

Sinjalet e rrezikut të zjarrit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “RREZIK ZJARRI” (figura II.34) duhet të përdoret për të tërhequr vëmendjen e kaluesve në rrugët me rrezikun e marrjes së zjarrit, në zonat e pyllëzuara, të cilat i kapërcen rruga ose që e shoqërojnë atë, apo në vendet me rrezik të madh të marrjes së zjarrit.

2. Sinjali duhet të pajiset me panel shoqëruar me model II.2, me treguesin e shtrirjes së zonës së rrezikshme.

Neni 101.

Sinjalet e rrezeve të tjera (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “RREZIQE TË TJERA” (figura II.35) duhet të përdoret për të parasinjalizuar një rrezik të ndryshëm nga ata që parashikohen në nenet e tjera.

2. Sinjali duhet të pajiset gjithnjë me një panel plotësues, model II.6. Në situata emergjente dhe në pritje të sinjalit të veçantë ose të panelit plotësues, sinjali mund të përdoret përkohësisht pa panel.

C) SINJALET PËRSHKRUESE

Neni 102.

Dispozita të përgjithshme për sinjalet përshkruese (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet, që japin përshkrime të vendosura nga autoritetet përkatëse për përdoruesit e rrugës, ndahen në:

- a) SINJALE PERPARESIE**
- b) SINJALE NDALIMI**
- c) SINJALE DETYRUESE**

2. Përgjate pjeses së interesuar, në lidhje me një përshkrim të dhënë, sinjalet ndaluese, ato detyruese, si dhe ato të përparësise duhet të përdoren pas çdo kryqëzimi.

3. Sinjalet përshkruese duhet të vendosen në anën e djathtë të rrugës. Në rrugët me dy ose me shumë korsi, për çdo kah të ecjes duhet të zbatohen masat e duhura, në përputhje me kushtet vendore, në mënyrë që sinjalet të jenë qartësisht të perceptueshme edhe nga drejtuesit e automjeteve që kalojnë në korsitë e brendshme, duke i përsëritur në anën e majte ose mbi rrugën e automjeteve.

4. Sinjalet e përshkrimit duhet të vendosen aty ku fillon ndalimi ose detyrimi, mund të përsëriten edhe në forme të reduktuar, të pajisur me një panel plotësues, model II.5/a2 ose II.5/b2.

5. Me përjashtim të rasteve të parashikuara nga kjo rregullore, në të cilën ekziston një sinjal i veçantë **FUND**, përfundimi i një përshkrimi duhet të tregohet me të njëjtin sinjal, të pajisur edhe me plotësues, model II.5/a3 ose II.5/b3.

6. Nëse përshkrimi është i kufizuar në të njëjten kohë në një ose me shumë kategori automjesh, simbolet përkatëse të automjeteve janë të vendosur në një panel plotësues, model II.4/a. Nëse është fjala për një devijim për një ose me shumë kategori automjesh përdoret paneli shoqerues, model II.4/b, me simbolin e paraprire nga fjala **PER VEÇ**.

a) Sinjalet e përparësise

Neni 103.

Dispozita të përgjithshme për sinjalet e përparësise (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet rrugore, që njoftojnë kaluesit se duhet të japin ose duhet të kenë përparësi, ndahen në dy kategori:

I. Ato, që i detyrojnë drejtuesit e mjeteve për të dhënë përparësi, që përfshijn sinjalet:

- a) të japesh përparësi (neni 104);*
- b) të ndalosh dhe të japesh përparësi (neni 105);*
- c) paralajmërim për të dhënë përparësi (neni 106);*
- ç) kryqëzim me përparësi djathtas (neni 107);*
- d) të japesh përparësi në njëkalimet e alternuara (neni 108);*
- dh) mbarim i së drejtës për përparësi (neni 109);*

II. Ato që u tregojnë kaluesve, se, në kryqëzimet dhe në konvergimet e trajektoreve, drejtuesit e mjeteve, që vijnë nga rrugë të tjera ose në drejtim të kundërt, kanë

detyrimin që të japin përparësi që përmbajnë sinjalet:

- a) kryqëzim, me të drejte përparësie (Neni 110); ë) e drejte përparësie (Neni 111);
- b) e drejte përparësie, në njëkalimet e alternuara (Neni 112).

2. Sinjalet e mundshme që vërtetojnë dispozitat për përparësinë duhet të pajisen me panel plotësues model II.1 ose model II.5/a2 ose II.5/b2.

3. Sinjalet e përparësisë, të treguara në piken 1, kategoria I, shkronja “a”, “b”, “c” dhe kategoria II, shkronja “e” dhe “ë” mund të pajisen me panel plotësues, model II.7.

4. Sinjalet e përparësisë sipas pikes 1, kategoria I, shkronja “ç” dhe kategoria II, shkronja “e” duhet të vendosen duke respektuar largësitë e përcaktuara në nenin 81, pika 7 dhe nenin 104, pika 4.

5. Në sinjalet e përparësisë, sipas pikes 1, kategoria I, shkronja “a” dhe “b” mund të citohen në të njëjten mbështetëse, sinjalet e detyrueshem, që vendosen gjithnjë poshte atyre të pareve.

6. Sinjalet e përparësisë sipas pikes 1, kategoria I, shkronja “a” dhe “b”, të vendosur në korrespondence me kryqëzimet e tjera, që komandohen me semafor, quhen të vlefshme vetëm kur semafori është i fikur ose me drita të verdha vezulluese. Në keto raste nuk duhet përdorur asnjë panel plotësues, me një specifikim të tillë.

Neni 104.

Sinjali i dhënies së përparësisë (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “JEP PERPARESI” (figura II.36) duhet të përdoret në atë dege të kryqëzimit, që nuk gezon të drejtën e përparësisë, për t’i treguar drejtuesve të mjeteve detyrimin për t’u dhënë përparësi automjeteve që qarkullojnë në të dyja drejtimet e rrugës, në të cilën ato do të hyjnë ose që do të kapërcejnë.

2. Sinjali i mesiperm, duhet të vendoset në buze të kryqëzimit ose në një largësi nga kufiri i rrugës së automjeteve që gezon përparësi, jo më të madhe se 25 metra dhe 10 metra, respektivisht brenda dhe jashtë qendra ve të banuara.

3. Sinjali mund të përdoret për kërkesat e sigurisë ose të vëllimit të trafikut në kryqëzime të veçanta, duke zëvendësuar sinjalin sipas nenit 107 (figura II.40) në rrugën pa përparësi, në devijim të hierarkisë së rrugëve, një marrëveshje e mëparshme kjo e enteve pronare të rrugës. Me këtë qëllim, për të garantuar përshquarjen e kryqëzimit, duke mos ndryshuar normat për largësitë e përshquarjes së sinjaleve, entet pronare mund:

- a) të ndalojnë vendosjen e kioskave, të stacioneve të furnizimit, të tabelave të reklamës dhe pengesave të tjera të shikimit;
- b) të veprohet nëpërmjet rrafshimeve, prerjes së barerave, të shkurreve ose të pemeve, aty ku është e mundur, me mënjanimin e mureve ose të pengesave të tjera.

4. Sinjali duhet të shoqërohet, aty ku e lejon shtrimi i rrugës, me sinjalizimin

horizontal, të parashikuar në nenin 142 ose mund të integrohet, me simbolin e parashikuar në nenin 146, pika 9.

Neni 105.

Sinjali i ndalimit dhe i dhenies se përparësise (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “NDAL” dhe “JEP PERPARESI” (figura II.37) duhet të vendoset në kryqëzimet ose në vendet që nuk gezojnë të drejtën e përparësise, për t’u treguar drejtuesve detyrimin për të ndaluar, në përputhje me shiritin përkatës të ndalimit dhe për t’u dhënë përparësi para se të futet në zonën e kryqëzimit ose në fluksin e qarkullimit.

2. Sinjali duhet të përdoret në kryqëzimet ku nuk është e mundur të garantohen kushtet e përshquarjes së mjaftueshme, sipas nenit 104, pika 3 ose në situatat e një rrezikshmërie të veçantë.

3. Sinjali duhet të pajiset me sinjalizimin horizontal, të parashikuar në nenin 142, si dhe me përshkrimin horizontal “STOP”, të parashikuar në nenin 146, pika 8.

4. Sinjali duhet të vendoset në përputhje me buzën e kryqëzimit dhe sa të jetë e mundur më afër saj.

Neni 106.

Sinjali i paralajmerimit për dhenie përparësie (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “PARALAJMERIM PER TE DHENE PERPARESI” (figura II.38) dhe i “PARALAJMERIMIT PER TE NDALUAR DHE PER TE DHENE PERPARESI” (figura II.39) duhet të vendoset nga ana e afert me hyrjen në autostradën, me përparësi jashtë qendrave të banuara, dhe brenda qendrave të banuara me rrugë, që kanë kufizim shpejtesie me të madhe se ajo e caktuar në nenin 140, pika 1 e Kodit Rrugor ose kur kushtet e trafikut keshillojnë përdorimin e tij për motive sigurie ose të disziplines së qarkullimit.

2. Në vendet e sinjaleve, për të cilët mund të vendosen sinjale paralajmerimi për kryqëzim, të shoqëruar me sinjalet e përparësise, në të cilët është paraqitur konfiguracioni topografik i kryqëzimit.

3. Largësia ndërmjet sinjalit të paralajmerimit dhe shiritit të ndalimit vendoset në panelin plotësues, model II.1. Ai vendoset sipër vete sinjalit.

4. Në rrugët sipas pikes 1, atëherë kur ekzistojnë kryqëzime të tjera ndërmjet sinjalit dhe kryqëzimit, sinjali duhet të përsëritet pas çdo kryqëzimi, së bashku me panelin model II.1, që tregon largësinë përkatëse.

Neni 107.

Sinjali i kryqëzimit, me përparësi djathtas (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali i kryqëzimit “ME PERPARESI DJATHTAS” (figura II.40) duhet të vendoset në rrugët jashtëqytetese, për të paralajmëruar një kryqëzim ndërmjet dy ose me shumë rrugëve, për të cilat vlen rregulli i përgjithshëm përparësi djathtas. Një sinjal i tillë mund të përdoret në qendrat e banuara vetëm kur kushtet e trafikut e keshillojnë përdorimin e tij, për motive sigurie.

Neni 108.

Sinjali për të dhene përparësi në njëkalimet e alternuara (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali të JAPESH PERPARESI në një nga KALIMET E ALTERNUARA (figura II. 41) duhet të përdoret në fillim të ngushtimeve të rrugëve, të përhershme ose të përkohshme, në të cilat, si rezultat i kufizimit të përmasave të korsive, apo si rezultat i ecurisë planimetrike të rrugës, apo dhe të tipit të përmasave të automjeteve, të cileve iu lejohet kalimi, del nevoja e përcaktimit të njëkalimit të ecjes së alternuar. Sinjali i përshkruan kaluesit përparësinë që duhet t’i japë fluksit të trafikut, që vjen në kah të kundërt.

2. Para sinjalit, nën kujdesin e drejtuesit, duhet të vendoset, një simbol ose një mbishkrim, që tregon se vendosja është e rregullt.

3. Në ngushtimet e rrugëve me një kalim të alternuar dhe në hyrjet në të cilin nuk shihen njëri nga tjetri apo kur ndryshojnë me më shumë se 50 metra, duhet vene në përdorim një implant semaforik, i cili funksionon gjatë gjithë ditës. Nëse kushtet e trafikut e kërkojnë, ose kur një kalimi i alternuar është vene në punë për një kohë të përcaktuar, në vend të semaforit mund të vendoset një shërbim sinjalizimi manual, që funksionon nëpërmjet personelit, sipas asaj të keshilluar nga enti pronar i rrugës ose nga ndermarrja që kryen punimet apo ndertimet në rrugë.

Neni 109.

Sinjali i përfundimit të së drejtës së përparësisë (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “PERFUNDIMI I SË DREJTËS SË PERPARESISË” (figura II.42) duhet përdorur për t’u treguar kaluesve me përparësi të rrugës se rruga nuk gezon më të drejtën e përparësisë. Ky sinjal mund të vendoset vetëm kur në rrugë është vendosur sinjali “E DREJTE PERPARESIE” (figura II.44).

2. Sinjali mund të përsëritet disa here para pikes në të cilën përfundon përparësia, kur kushtet e trafikut e keshillojnë përdorimin për motive sigurie.

3. Në rrugët jashtëqytetese ose në ato qytetese, me kufi shpejtesie me të madhe se ajo e përcaktuar në nenin 140, pika 1 e Kodit Rrugor, sinjali duhet të përsëritet të paktën një here.

4. Sinjalet e vendosur para pikes ku përfundon e drejta e përparësise duhet të pajisen me panele plotesuese, model II.1.

Neni 110.

Sinjali i kryqëzimit, me të drejte përparësie (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali i “KRYQËZIM ME TE DREJTE PERPARESIE” (figura II.43/a) duhet përdorur në rrugët jashtëqytetese dhe aty ku vlerësohet e nevojshme, në ato qytetese, për të parasinjalizuar një kryqëzim me rruge jokryesore.

2. Sinjali parashikon dy variante; nëse rruga jokryesore futet vetëm nga e djathta (figura II.43/b) ose nga e majta (figura II.43/c) që emërtohet “KRYQEZIM NE FORME T-je” dhe varianti të tjetër të quajtur “KONVERGIM”, nëse rruga jokryesore futet në korsi, me rritje të shpejtesise, nga e djathta (figura II.43/d) ose nga e majta (figura II.43/e).

3. Në rrugët jokryesore duhet të vendosen sinjale, që tregojnë detyrimin për të dhene përparësi.

Neni 111.

Sinjali i se drejtes për përparësi (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali E DREJTE PERPARESIE (figura II.44) duhet përdorur për të treguar se një pjesë e rrugës gezon të drejten e përparësise.

2. Sinjali mund të përsëritet në format të vogël, para dhe pas çdo kryqëzimi ose në bankinat ndarëse të trafikut, në kryqëzimet e kanalizuar, të pajisur me panel plotesues model II.7.

Neni 112.

Sinjali i së drejtes për përparësi në një kalimet e alternuara (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “E DREJTE PERPARESIE NE NJE KALIMET E ALTERNUARA” (figura II.45) duhet përdorur në afersi të ngushtimeve të rrugëve ku lejohet një kalimi i alternuar, sipas nenit 108, për t’i treguar përdoruesit të rrugës, që ka përparësi në lidhje me automjetet, që vijne në drejtim të kundërt të kalimit.

Sinjalet e ndalimit Neni 113.

Sinjalet e ndalimit, në përgjithësi (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e ndalimit janë në forme rrethore dhe ua ndalojnë kalimtarëve kalimin, drejtimin e përcaktuar të ecjes, një manovër të veçantë ose imponojnë kufizime.

2. Sinjalet e ndalimit ndahen në të përgjithshme ose të veçanta: quhen të përgjithshme

ata që u drejtohen të gjitha automjeteve dhe quhen të veçanta ato që i drejtohen vetëm disa kategorive të automjeteve ose disa kategorive të veçanta të përdoruesve të rrugës.

Neni 114.

Sinjalet e përgjithshme të ndalimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e ndalimit, që lidhen me qarkullimin e të gjithë automjeteve, janë:

- a) Sinjali “NDALIMQARKULLIMI” (figura II.46);
- b) Sinjali “DREJTIM I NDALUAR” (figura II.47);
- c) Sinjali “NDALIM PARAKALIMI” (figura II.48), që tregon ndalimin e parakalimit të automjeteve me motor, me përjashtim të motoçikletave dhe biçikletave me motor, edhe nëse manovra mund të bëhet brenda gjysmës së rrugës me ose pa shiritin për të vazhduar;
- ç) sinjali “DISTANCIM MINIMAL I DETYRUESHËM” (figura II.49), që tregon se është e ndaluar ta ndjekësh automjetin, që paraprin në një largësi me të vogël se ajo e treguar me metra në sinjal;
- d) sinjali “KUFIZIM MAKSIMAL I SHPEJTESISË” (figura II.50), që tregon shpejtesinë maksimale në km/ore, me të cilën automjetet mund të ecin në pjesën e rrugës së interesuar nga sinjali, duke mbetur të paprekura normat e sjelljes, sipas nenit 140 të Kodit Rrugor ose të kufizimeve të mundshme minimale, të vena për kategori të caktuara automjeteve;
- dh) sinjali “NDALIM SINJALIZIMI ZANOR” (figura II.51), që tregon se është i ndaluar përdorimi i paralajmëruesve zanorë, përveç rasteve të rrezikut të menjehershëm.

Neni 115.

Sinjalet të veçanta të ndalimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e ndalimit për qarkullimin, që lidhen me kategori të veçanta automjeteve janë:

- a) sinjali “NDALIMPARAKALIMI PËR AUTOMJETET E RENDE, ME NGARKESË TË PLOTE, ME TË MADHE SË 3.5 tonë” (figura II.52), tregon ndalimin e parakalimit të automjeteve me motor për automjetet e rënde, me ngarkesë të plote, me të madhe se 3.5 tonë, të treguar në kartën e qarkullimit dhe të përshtatur për transportimin e personave. Parakalimi i mjeteve pa motor lejohet vetëm nëse manovra mund të kryhet brenda gjysmës së karrexhates, me ose pa shirit të vazhduar. Pësha mund të përcaktohet në mënyrë të ndryshme nga enti pronar i rrugës dhe, në këtë rast, sinjali duhet pajisur me panel plotesues, që mban vlerën e ndryshueshme;
- sinjali “NDALIMQARKULLIMI PËR MJETET QË TERHIQEN NGA KAFSHE” (figura II.53);
- sinjali “NDALIMQARKULLIMI PËR KEMBESORË” (figura II.54);
- ç) sinjali “NDALIMQARKULLIMI PËR BIÇIKLETA” (figura II.55);
- sinjali “NDALIM QARKULLIMI PËR MOTOÇIKLETA” (figura II.56);
- dh) sinjali “NDALIMQARKULLIMI PËR MJETET QË SHTYHEN ME KRAHË” (figura II.57);
- sinjali “NDALIMQARKULLIMI PËR TË GJITHA AUTOMJETET”

(figura II.58) duke përfshirë automjetet me motor me tri rrota dhe atë me kater rrota;

ë) sinjali NDALIMQARKULLIMI PER AUTOBUSE (figura II.59);

a) sinjali “NDALIMQARKULLIMI PER AUTOMJETET E RENDE, ME NGARKESE TE PLOTE, ME TE MADHE SE 3.5 tonë” që tregohet nga karta e qarkullimit (figura II.60/a), që është përshtatur për transportimin e njërezve; nëpërmjet një mbishkrimi brenda fushes së simbolit të automjetit (figura II.60/b), ose në panelin e integruar, mund të parashikohet një vlerë e ndryshme e peshës së siperpermendur, së cilës i lejohet kalimi;

b) sinjali “NDALIMQARKULLIMI PER TE GJITHA AUTOMJETET ME MOTOR TE PAJISURA ME RIMORKIO” (figura II.61). Devijime të mundshme për rimorkiot që nuk e kalojnë një peshe të caktuar mund të tregohen me panel plotesues;

gj) sinjali “NDALIMQARKULLIMI PER AUTOMJETET BUJQESORE” (figura II.62);

c) sinjali “NDALIMQARKULLIMI PER AUTOMJETET QE TRANSPORTOJNE MALLRA TE RREZIKSHME” (figura II.63);

d) sinjali “NDALIMQARKULLIMI PER AUTOMJETE QE TRANSPORTOJNE EKSPLOZIVE OSE PRODUKTE QE MARRIN ZJARR LEHTE” (figura II.64/a) dhe “NDALIMQARKULLIMI PER AUTOMJETET QE TRANSPORTOJNE PRODUKTE QE MUND TE NDOTIN UJIN” (figura II.64/b). Devijime të mundshme për transportin e sasive të vogla mund të tregohen me panel plotesues, që tregon sasinë.

2. Nëse kushtet vendore të impiantit ndalojnë përdorimin e sinjaleve të ndalimeve të veçanta ose të sinjaleve të ndalimit, të shoqëruara me një panel për kufizimin, model II.4/a, lejohet vendosja e një sinjali të vetëm, maksimumi me dy simbole, që lidhen me kategoritë e automjeteve, objekt i ndalimit.

Neni 116.

Sinjale për kufizimin e përmasave dhe të peshës së automjeteve (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e ndalimit, që paraqesin kufizime për përmasat dhe peshën e automjeteve, janë:

a) sinjali “NDALIMQARKULLIMI PER AUTOMJETET QE KANE GJERESI ME TE MADHE SE ... METRA” (figura II.65). Duhet vendosur

vetëm nëse gjerësia e pranueshme e rrugës është më e ulët se ajo e fiksuar nga neni 61 i Kodit Rrugor;

b) sinjali “NDALIMQARKULLIMI PER AUTOMJETET QE KANE LARTESI NE KOMPLEKS ME TE MADHE SE ... METRA” (figura II.66) duhet të vendoset vetëm nëse lartësia e pranueshme në rrugë është më e vogël se lartësia e automjeteve të përcaktuar nga neni 61 i Kodit Rrugor;

c) sinjale “NDALIMQARKULLIMI PER AUTOMJETE OSE KOMPLEKS AUTOMJETESH ME GJATESI ME TE MADHE SE ... METRA” (figura II.67) duhet të vendoset vetëm nëse gjatësia e pranueshme është më e vogël se gjatësia e automjeteve të përcaktuar nga neni 61 i Kodit Rrugor.

ç) sinjali “NDALIMQARKULLIMI PER AUTOMJETE QE KANE NJE

PESHE ME TE MADHE SE ...tonë” (figura II.68), duhet vendosur vetem nëse pesha e lejuar është me e vogël se pesha maksimale e lejuar sipas nenit 62 të Kodit Rrugor për automjete të pranuar të qarkullojnë në atë pjesë të rrugës. Sinjali mund të shoqërohet me panel model II.6, që tregon numrin maksimal të automjeteve të pranuar për të kaluar njëkohësisht;

a) sinjali “NDALIMQARKULLIMI PER AUTOMJETET QE KANE PESHE PER AKS ME TE MADH SE ...tonë” (figura II.69) duhet vendosur vetem nëse pesha e lejuar në nivelin maksimal të mbushjes është me e vogël se ajo e përcaktuar nga neni 62 i Kodit Rrugor.

2. Kufizimet e kalimit të pikes së mesiperme duhet të shkruhen në tabelat paralajmëruese të paralajmërimit të kryqëzimit.

3. Vlerat numerike të vendosura në sinjale, sipas pikes 1, u referohen përmasave efektive dhe peshes së automjeteve në çastin e kalimit të tyre në rrugë.

Neni 117.

Sinjalet e përfundimit të përshkrimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjale, që tregojnë fundin e një përshkrimi, janë:

a) sinjali “RRUGE E LIRE” (figura II.70), tregon pikën në të cilën përshkrimet e treguara me parë përfundojnë së funksionuari;

b) sinjali “FUND I KUFIZIMIT TE SHPEJTESISE” (figura II.71), duhet përdorur sa herë që rifillojnë kufijtë e përgjithësuar të shpejtësisë, të cilat janë në fuqi për atë lloj rruge. Nëse duhet të vendoset një kufi i ndryshëm shpejtësie me i vogël se ai i sipërpermendur, në vendin e sinjalit “FUND I KUFIZIMIT TE SHPEJTESISE” duhet përdorur sinjali “KUFIZIM MAKSIMAL I SHPEJTESISE” (figura II.50), që tregon kufirin e ri;

c) “FUND I NDALIMPARAKALIMIT” (figura II.72) tregon përfundimin e ndalimparakalimit për të gjitha automjetet;

ç) sinjali “FUND I NDALIMPARAKALIMIT PER AUTOMJETET E RENDA, ME NGARKESE TE PLOTE, ME TE MADHE SE 3.5 tonë” (figura II.73), e treguar në lejen e qarkullimit dhe që është përshtatur për transport personash.

2. Sinjalet janë me fushë të bardhë me simbole gri të errta dhe me një shirit të pjerret.

Neni 118.

Sinjalet e ndalimit, të qëndrimit dhe të parkimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e NDALIM, QENDRIM dhe PARKIMIT, ose që japin udhëzime për këtë qëllim, janë:

a) sinjali “NDALIMQENDRIMI” (figura II.74) duhet përdorur për të treguar se ku janë vendet ku është vendosur ndalim qëndrimit të automjeteve, me përjashtim të vendeve ku, si rezultat i rregullit të përgjithshëm, vlen ndalimi. Përgjate rrugëve jashtëqytetese, në mungesë të mbishkrimeve plotësuese, tregon se ndalim qëndrimi

është i përhershëm dhe ka vlerë edhe në oret e nates. Përgjate rrugëve qytetese, në mungesë të mbishkrimeve plotesuese, tregon se ndalim qëndrimit ka vlerë nga ora 8 deri në oren 20. Sinjali mund të pajiset me panele plotesuese, ku shifra, mbishkrime të shkurtra mund të kufizojnë zbatimin e ndalimit të treguar, sipas rasteve:

1. ditët e javës, të muajit ose oret e dites gjatë të cilave vlen ndalimi (panel plotesues, model II.3);
2. përjashtime për disa kategori të përdoruesve të rrugës (panel plotesues, model II.4/b);
3. periudhat që lidhen me ditët dhe oret në të cilat vlen ndalimi për të lejuar pastrimet e shtratit të rrugës me anë të makinave përkatëse ose me mjete të tjera (panel plotesues, model II.6/q2 ose në version plotesues, model II.8/a).

b) sinjali “NDALIMNDALIMI” (figura II.75), duhet të përdoret për të treguar vendet, ku, në mungesë të mbishkrimeve plotesuese, është i ndaluar në një kohë të përhershme, qëndrimi, ndalimi dhe çdo lloj ndalimi tjetër, i përkohshëm dhe i vullnetshëm, i automjetit. Sinjalet “NDALIMQENDRIMI” DHE “NDALIM I NDALIMIT” mund të plotesohen nga shenja të veçanta horizontale;

c) sinjali “PARKING” (figura II.76), mund të përdoret për të treguar një zonë të organizuar ose të pajisur që automjeti të pushojë për një periudhë kohe të pacaktuar, me përjashtim të një treguesi tjetër. Sinjali mund të pajiset nga panele plotesuese, për të treguar me vlerë përshkuese: kufizime të kohës, tarifat e parkimit, skemen e vendosjes së automjeteve (pushim paralel, të pjerret ose drejtkëndore) si dhe kategoritë e pranuar ose të përjashtuara. Sinjali mund të vendoset në ato të paralajmërimit dhe të drejtimit.

ç) sinjali “PARALAJMERIM PARKIMI” (figura II.77), tregon drejtimin që duhet ndjekur drejt parkingut me të afert;

d) sinjali “RRUGEKALIMI I AUTOMJETEVE NE TROTUAR” (figura II.78), tregon zonën për hyrjen e automjeteve në pronat anësore, për të cilën vlen ndalimi i qëndrimit, sipas nenit 155 të Kodit Rrugor. Sinjali ka përmasat normale, 40 x 60 cm, dhe përmasa të zmadhuara, 60 x 90 cm. Në pjesën e lartë të sinjalit duhet treguar enti pronar i rrugës që leshon autorizimin, dhe poshte duhet shënuar numri dhe viti i leshimit. Mostregimi i entit dhe i kufijve të shtrirjes së autorizimit sjell mosfrytshmërinë e ndalimit. Për rrugët private, të hapura për kalimin publik, autorizimi merret në komunë.

2. Mbishkrimet e vendosura në panelin plotesues të ndalimit, të lenies së makines dhe të ndalimit duhet të jenë koncize, të tipit “7.30-19.00”. Në rastin e ndalimit të pushimit, që vlen për të gjithë ditën, duhet vendosur treguesi “0-24”. Për të treguar fillimin, përsëritjen dhe përfundimin, përdoren panele plotesuese model II.5. Për të treguar shtrirjen përdoren panele plotesuese, model II.2. Përjashtimet në ndalimin e lenies së makines, ekskluzivisht për automjetet e invalideve dhe për ambulancat, tregohen me sinjal të posaçëm të përbera nga “PUSHIM I LEJUAR PER KATEGORIVE TE VEÇANTA AUTOMJETESH” (figurat II.79/a dhe II.79/b). Për t’u treguar përdoruesve të rrugës heqjen e detyruar të makines në pjesën e rrugës së sinjalizuar përdoret paneli plotesues, model II.6/m ZONE E HEQJES, me të njëjten vlerë kohe të sinjalit të ndalimit.

3. Sinjali i përbërë sipas pikes 2 duhet të përdoret edhe për të shënuar përjashtimin

ndaj ndalimi për pushim, të vendosur për automjete që u përkasin forcave të armatosura, atyre të policisë, zjarrfikësve, policisë bashkiake dhe shërbimeve të tjera të interesit publik dhe të ndihmes, ose automjeteve që u përkasin apo që janë në shërbim e për llogari të vete entit pronar të rrugës, në mënyrë të kufizuar në zonat kufitare, me shtratin përkatës të rrugës dhe për sipërfaqet teper të domosdoshme (figura II.79/c).

4. Sinjale të PARKIMIT DHE TE PARALAJMERIMIT TE PARKIMIT mund të pajisen me panele plotësuese, model II.1 ose model II.4/a, për të treguar, respektivisht, largesinë dhe kategorinë e automjeteve, për të cilat parkimi është i rezervuar. Sinjali “PARKIM” në format të reduktuar mund të përdoret në kombinim me sinjalet “NDALIM I LENIES SE MAKINES DHE NDALIMNDALIMI”, për të treguar devijimet nga ndalimet për ato të veçanta, kategorite specifike, të renditura në pika 1, shkronja “a”, pika 2), që kanë në fakt të drejte për të pushuar ose ndaluar. Figura II.79/d përfaqëson një shembull të tabelës së përbërë, për të treguar komandime të ndryshme, fleksibile, që perdoren në qendrat e banuara ose në qendrat administrative, turistike.

Sinjalet detyruese

Neni 119.

Sinjalet detyruese, në përgjithësi (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet detyruese janë në forme rrethore dhe u detyrojnë përdoruesve të rrugës një sjellje të veçantë, ose një kusht të veçantë të qarkullimit, që duhet të respektohet.
2. Sinjalet e detyrueshme ndahen në të përgjithshme dhe të veçanta. Të përgjithshmet kanë fushë blu dhe simbol të bardhë; të veçantat kanë fushë të bardhë, ane të kuqe dhe simbol të zi.
3. Sinjalet detyruese u drejtohen të gjithë përdoruesve të rrugës, me përjashtim të devijimeve që tregohen nëpërmjet një paneli shoqerues, model II.4.

Neni 120.

Sinjalet detyruese, të përgjithshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet detyruese të përgjithshme janë:

- a) DREJTIM I DETYRUESHEM;
- b) DREJTIME TE LEJUESHME;
- c) KALIM I DETYRUESHEM OSE KALIME TE LEJUESHME;
- ç) RROTULLUES;
- d) KUFIZIM MINIMAL I SHPEJTËSISE;
- dh) ZINXHIRE TE DOMOSDOSHEM PER BORE;
- e) QARKULLIM I REZERVUAR, PER KATEGORI TE PERCAKTUARA KALIMTARESH.

2. Sinjali “DREJTIM I DETYRUESHEM” (figurat II.80/a, II.80/b, II.80/c, II.80/d dhe II.80/e) duhet të përdoret për t’i treguar drejtuesit të mjetit drejtimin e vetëm të lejuar. Tabelat, sipas figurave II.80/a, II.80/b dhe II.80/c, janë vendosur sipas normes, në

piken ku fillon detyrimi i drejtimit unik, dhe mund të plotesohen me panele plotesuese, model II.1.

3. Sinjalet “DREJTIME TE LEJUESHME” (figura II.81/a, II.81/b dhe II.81/c) duhet të përdoren për t’i treguar drejtuesit drejtimet e vetme, të lejueshme dhe vendosen sipas normes, para pikes në të cilën fillon detyrimi.

4. Sinjalet “KALIM I DETYRUESHEM” (figurat II.82/a, II.82/b) dhe “KALIME TE LEJUESHME” (figura II.83) duhet të përdoren për t’i treguar drejtuesit të mjetit: detyrimin për të kaluar, respektivisht, majtas ose djathtas një pengese, një vendi të zene, një brezi shpetimi, një tabelë për bankinat që ndajne trafikun, të vendosura në rrugë, ose për të sinjalizuar shmangiet në rast punimesh në rrugë ose për shkaqe të tjera; dhe, (figura II 83), lejon kalimin nga të dyja anet e pengesës.

5. Sinjalet sipas pikes 4 duhet të vendosen në krye të ishullit ndarës të trafikut ose mbi pengese, në menyre të tilla që të përceptohen në kohën e duhur dhe për të bërë të qartë treguesin e kalimit të detyrueshem. Në rastet në të cilat rrugët kanë ndarje trafiku ndërmjet rrugëve me gjeresi me të madhe se 1.50 metra, sinjalet mund të shoqërohen me sinjalin “DREJTIM I NDALUAR” (figura II.47), të vendosur në anën e kundërt të ballit të vetë bankinës që ndan trafikun.

6. Sinjali “RROTULLUES” (figura II.84) duhet të përdoret për t’u treguar drejtuesve të mjeteve detyrimin për të qarkulluar sipas drejtimit të treguar nga shigjetat. Duhet të vendoset në buze të zonës, ku zhvillohet qarkullimi rrotullues. Në rrugët jashtëqytetese paraprihet gjithmone nga një sinjal “PARALAJMERIM I QARKULLIMIT RRETHOR” (figura II.27).

7. Sinjali “KUFIRI MINIMAL I SHPEJTËSISE” (figura II.85) duhet të përdoret për të treguar se automjetet, që qarkullojnë në rrugë ose në një apo me shumë korsë të saj, që janë objekt i sinjalit, duhet të vëzhgojnë kufirin minimal të shpejtësisë së treguar. Automjetet, që nuk mund të arrijnë shpejtësinë minimale të treguar nuk duhet të zënë rrugën ose një pjesë të rrugës, që është objekt i sinjalit të sipërpermendur. Përfundimi i së drejtës duhet të tregohet me sinjal të ngjashëm, të vijeziuar pjerrtazi, nga një shirit i kuq. (figura II.86).

8. Sinjali “ZINXHIRE TE DETYRUESHEM PER BOREN” (figura II.87) duhet përdorur për të treguar detyrimin për të qarkulluar, duke filluar nga pika e impiantit të sinjalit me zinxhirë bore ose gomë të bores. Sinjali mund të vendoset së bashku me atë KALUESHMERI, duke ruajtur vlerën e tij përshkruese.

9. Sinjali “QARKULLIM I REZERVUAR PER KATEGORI TE CAKTUARA AUTOMJETESH”, simboli i të cilit përmbahet në to, tregon se rruga ose një pjesë e saj i rezervohet vetëm kategorisë së parashikuar të përdoruesve të rrugës, ndërkohë që është e ndaluar për kategori të tjera. Sinjale të tilla janë:

a) sinjali “RRUGE KEMBESORESH” (figura II.88) që duhet të vihet në fillim të një rrugë apo të një itinerari të përshkruar vetëm nga kembesore (zonë qytetese kembesore);

b) sinjali “PISTE PËR BIÇIKLETA” (figura II.90) që duhet të vendoset në fillim të një piste, itinerari apo rrugë, që i rezervohet kalimit të biçikletave. Duhet të përsëritet pas çdo ndërprerjeje rrugë apo kryqëzimi;

c) sinjali “PISTE PER BIÇIKLETA AFER RRUGËS SE KEMBESOREVE”

(figura II.92/a) dhe “RRUGE KEMBESORESH DHE BICIKLETASH” (figura II.92/b) që duhet të vendoset në fillim të një rruge për kembesore dhe për qarkullimin e biçikletave. Sinjali duhet të përseritet pas çdo nderprerjeje të rrugës ose kryqëzimi;

ç) sinjali “RRUGE E REZERVUAR PER KAFSHET E NGARKUARA OSE PER KAFSHET QE PERDOREN PER TRANSPORT” (figura II.94) që duhet të vendoset në fillim të një pike ose të një rruge të veçante.

10. Përfundimi i detyrimit të sinjaleve sipas pikes 9, duhet të tregohet me sinjalin përkatës, të vijezuar pjerrtazi, me një shirit të kuq (fig. II.89, II.91, II.93/a, II.93/b dhe II.95).

Neni 121.

Sinjalet detyruese të veçanta (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e veçanta të detyrimit janë:

a) NDAL! DOGANA;
NDAL!POLICIA;
NDAL!STACION;

2. Sinjali “NDAL!DOGANA” (fig. II.96) duhet të vendoset për të sinjalizuar një ndalesë doganore dhe ndalimi është i detyrueshem. Në të njëjtin sinjal, poshte shiritit horizontal, mund të shkruhet fjala DOGANE, në gjuhen e shtetit kufitar. Në kufi me vendet anetare të Komunitetit European sinjali zevendesohet me atë të figurave II.97/a dhe II.97/b.

3. Sinjali “NDAL!POLICIA” (fig. II.98) duhet të vendoset për të sinjalizuar një postbllok rrugor, i ngritur nga organet e policise, ku ndalimi është i detyrueshem.

Sinjali është i levizshem, duhet të vendoset në një largësi të arsyeshme nga postblloku dhe duhet të jete i dukshem dhe i vlefshem në kohe me qëllim që drejtuesi mjetit të mund të drejtoje mjetin në baze të kushteve plano-altimetrike të rrugës dhe të shpejtesise mbizoteruese në atë pjesë rruge që i paraprin postbllokut. Sinjali duhet të përseritet në lartesine e pikes se ndalimit. Të dy sinjalet duhet të vendosen në menyre të tille që të mos përbejne rrezik ose të mos ndikojne në sigurimin rrugor. Është e lejueshme të përseritet sinjali në gjuhen e shtetit kufitar kur postblloku është në afersi të zonave kufitare.

4. Sinjali “NDAL!STACIONI” (fig. II.99), duhet e vendoset në autostrada dhe në përputhje me hyrjet e kontrolluara, për të sinjalizuar një stacion, ku ndalimi është i detyrueshem për veprime të pagimit të taksave. Është e lejueshme të përseritet sinjali në gjuhen e shtetit kufitar, kur stacioni për pagesen e taksave është në afersi të kufirit.

D) SINJALET TREGUESE

(Neni 39 i Kodit Rrugor)

Neni 122.

Përgjithësimet e sinjaleve tregues (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Përcaktohen “sinjalet treguese” ato sinjale që u japin përdoruesve të rrugës informacione të nevojshme për një qarkullim të rregullt e të sigurt, si dhe për dallimin e itinerareve, qendrave administrative, shërbimeve dhe impianteve rrugore.

2. Bashkësia e sinjaleve tregues, të parashikuara në projekt sipas nenit 75, pika 2 duhet të plotësojë kërkesat e mëposhtme:

- a) përshtatshmerinë: cilesia dhe sasia e sistemit të shenjave duhet t’i përshtatet situatës rrugore në mënyrë që të lejojë dukshmerinë e nevojshme;
- b) koherencën: gjatë një itinerari duhet të gjenden të njëjtat tregues të itinerarit;
- c) homogjenitetin: në vetë itinerarin, nga fillimi deri në fund të sistemit të shenjave treguese, duhet të realizohet me të njëjtin grafik, simbologji, ngjyra dhe largësi leximi.

3. Sinjalizimi i treguesve, në varesi të mjedisit rrethues dhe në harmonizim me të, duhet realizuar dhe lidhur në mënyrë që të shihet dhe të njihet kollaj.

4. Për rendesinë e saj funksionale, sistemi rrugor i shenjave duhet t’u nënshtrohet verifikimeve periodike, për vlerësimin e tyre në përputhje me kërkesat e trafikut dhe kërkesat e përdoruesve të rrugës, si edhe për verifikimin e gjendjes së ruajtjes. Verifikimet behen nga enti pronar ose ai koncesionar i rrugës, në bashkëpunim me entin pronar.

5. Në projektimin dhe verifikimin sipas pikes 4, një vëmendje e veçantë i duhet kushtuar zgjedhjes së mesazheve që do të vendosen, të cilat duhet t’i përgjigjen kriterit të esencialitetit, gjithnjë me qëllim për sigurinë dhe rrjedhshmerinë e qarkullimit.

6. Në projektimin, verifikimin dhe në ekzekutimin e sistemit të shenjave treguese, që lidhen me kryqëzimet rrugore, duhet të përdoren kriteret baze të informimit të përdoruesit të rrugës:

- a) duhen shënuar para kryqëzimeve qendrat administrative në të cilat të çon secila dege e kryqëzimit, në mënyrë që të realizohet një parasinjalizim i përshtatshëm dhe një kanalizim i rrjedhave të ndryshme të automjeteve;
- b) në kryqëzime duhen pohuar drejtimit që duhen marrë për të arritur qendrat administrative, të treguara nga sinjalet sipas pikes “a” të mesipërme;
- c) duhen shënuar manovrat e lejuara në kryqëzime;
- d) duhen konfirmuar, pas kryqëzimit, vendmbërritjet në të cilat të çojnë rrugët përkatëse.

7. Sistemi i shenjave treguese, i vendosur në autostrada, në rrugët jashtëqytetese, në rrugët qytetese me shpejtesi të ecjes me të madhe se ajo e përcaktuar nga neni 139, pika 1 e Kodit Rrugor, në itineraret e hyrje-daljeve në qendra të banuara, me

përrjashtim të kryqëzimeve me rrugë vendore të paasfaltuara dhe të parendesishme, është i detyrueshem dhe duhet të jete në përputhje me kriteret e pikes 6.

8. Sipas asaj që është thënë në nenet e mesiperme, në disa lloj tipesh të sinjalizimit, vendosen, kur është e nevojshme, zona ose pjese katrore me ngjyra të ndryshme, që përfaqesojne natyren e vendmbërritjes ose të llojit të rrjetit që duhet përshkruar për të arritur ate.

9. Nëse sinjalet përmbajne një ose me shume tregues të së njëjtes natyre, ngjyra e fushes se sinjalit është ajo sipas vendmbërritjes ose vendmbërritjeve për ku drejtojne sinjalet.

Neni 123.

Mbishkrime, shkronja dhe simbole, që lidhen, me sinjalet treguese (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Për të zevendesuar ose për të sqaruar përshkrimet e dhena, lejohet vendosja në sinjale e simboleve, numrit të rrugës, drejtimeve kryesore ose shkurtimeve konvencionale. Duhet shmangur gjithsesi përqendrimi i shume mbishkrimeve mbi siperfaqet e kufizuara.

2. Sinjalet e përdorura në tabelat treguese jane ato të treguar në figurat nga II.100 deri në II.231.

3. Në rastin kur sasia e mbishkrimeve, që duhet vendosur patjeter në sinjal, qofte për të lejuar një lexueshmeri të kenaqshme dhe të plotë, qoftë për një kompozim të mire të sinjalit, nuk mund të realizohen mbi sinjal, atëhere mund të përdoret vetem simboli.

4. Përdorimi i simboleve të paparashikuar nga kjo rregullore, duhet autorizuar nga Ministria e Transportit. Simbolet duhet të jene të qarta dhe lehtesisht të kuptueshme.

5. Mbishkrimet, që përmbahen në sinjalet treguese, duhet të kompozohen duke përdorur karakteret e meposhtme alfabetike dhe sipas përshkrimeve të meposhtme:

- a) alfabet normal, pozitiv, me shkronja të vogla (tabela II.22 a);
- b) alfabet normal, pozitiv, me shkronja të medha (tabela II.22 b);
- c) numra normale, pozitive (tabela II.22 c);
- ç) alfabet normal, negativ, me shkronja të vogla (tabela II.22 d);
- alfabet normal, negativ, me shkronja të vogla (tabela II.22 e);
- dh) numra normale, negative (tabela II.22 f);
- alfabet i ngjeshur, pozitiv, me shkronja të vogla (tabela II.22 g); ë)
- alfabet i ngjeshur, pozitiv, me shkronja të medha (tabela II.22 h);
- numra të ngjeshur, pozitive (tabela II.22 i);
- alfabet i ngjeshur, negativ, me shkronja të vogla (tabela II.22 l);
- gj) alfabet i ngjeshur, negativ, me shkronja të medha (tabela II.22 m);
- numra të ngjeshur, negative (tabela II.22 n).

Tabelat e mesiperme jane pjese e kesaj rregulloreje.

6. Shkronjat e medha duhet të përdoren për formimin e emrave të përveçëm të krahinave, rretheve, qyteteve, qendrave të banuara, bashkive, komunave dhe

fshatrave. Shkronjat e vogla duhet të përdoren për formimin e emrave të përgjithshëm dhe të përveçëm që i përkasin pikave me interes publik, rural si:

- a) rrugë rurale dhe jashtëqytetese;
- b) lagje, parqe, stacione, porte, aeroporte, zyra, ente, posta, komanda, administrata, qendra qytetesh, emra rrugësh, spitale.
- c) çdo lloj mbishkrimi tjetër i një lloji të ndryshëm nga emrat e përveçëm gjeografike, duke përfshirë edhe ato të paneleve plotësuese.

7. Sipas normes, duhet të përdoren shkronja dhe numra normale. Shkronjat dhe numrat e ngjeshur përdoren vetëm në prani të fjaleve ose grupfjaleve, që nuk mund të shkurtohen ose edhe kur përdorimi i shkronjave normale sjell mbishkrime të gjata për madhësinë e sinjalit.

8. Lartësia e shkronjave dhe e numrave përcaktohet në funksion të largësisë së lexueshmërisë që kërkon lloji i rrugës, sipas udhëzimeve të tabelave II.16 dhe II.17.

9. Emrat e qendrave të banuara, të përbera ose shumë të gjata, mund të shkurtohen, për të shmangur një gjatësi të papërshtatshme të mbishkrimeve.

10. Trashësia e shkronjave negative (me ngjyrë të hapet në fushe të errët) duhet të reduktohet me rreth 15 për qind në krahasim me trashësinë e atyre pozitive (me ngjyrë të errët në fushe me ngjyrë të hapet).

Neni 124.

Pozicioni i sinjaleve treguese (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e paralajmerimit, sipas nenit 125, duhet të vendosen sipas asaj të përcaktuar nga neni 79. Për sinjalet e mesiperme duhet siguruar një hapësirë dukshmerie “d”, në funksion të shpejtësisë vendore mbizotëruese, në përputhje me vlerat e tabelës së mëposhtme:

- a) shpejtësia = 130 km/orë: d = 250 m;
- b) shpejtësia = 110 km/orë: d = 200 m;
- c) shpejtësia = 90 km/orë: d = 170 m;
- ç) shpejtësia = 70 km/orë: d = 140 m;
- shpejtësia = 50 km/orë: d = 100 m;

2. Për vlera të paparashikuara të shpejtësisë veprohet me interpolim linear.

3. Sinjalet e paralajmerimit të kryqëzimeve, sipas nenit 125, pika 2, e me radhë, duhet të vendosen në një largësi “d” nga pika në të cilën fillon manovrimin për kthim (fillimi i korsisë me ulje të shpejtësisë, për kryqëzimet që janë të pajisura me to), në funksion të shpejtësisë vendore mbizotëruese, në përputhje me vlerat e shprehura në tabelën e mëposhtme:

- A) kryqëzime me korsi të uljes së shpejtësisë:
 - a) shpejtësia = 130 km/orë; d = 50 m;
 - b) shpejtësia = 110 km/orë; d = 40 m;
 - c) shpejtësia = 90 km/orë; d = 30 m;

B) kryqëzime pa korsi të uljes së shpejtesise:

- a) shpejtesia = 110 km/ore; d = 130 m;
- b) shpejtesia = 90 km/ore; d = 100 m;
- c) shpejtesia = 70 km/ore; d = 80 m;
- ç) shpejtesia = 50 km/ore; d = 60 m.

Per vlera të paparashikuara të shpejtesise veprohet me interpolim linear.

3. Kur sinjali nuk mund të vendoset, duke respektuar largësitë e treguara në tabelat sipas pikes 2, si pasoje e pamjaftueshmerise se hapesires se përshquarjes ose në prani të tuneleve apo të kanaleve, atëherë mund të vendoset në një largësi me të madhe, me kusht që largësia të shkruhet në panelin plotesues.

4. Në autostrada, në rrugët jashtëqytetese kryesore dhe sa here që kushtet e trafikut e kerkojne, sinjali i vendosur në largësinë e treguar në tabelen e pikes 2 duhet të paraprihet nga një ose me shume sinjale të vendosur në largësinë e duhur, të dhene në panelin plotesues.

5. Sinjali i parasinjalizimit sipas nenit 125, pika 8, duhet të vendoset në përputhje me fillimin e zones që paraprin kryqëzimin. Në rrugët jashtëqytetese, atëherë kur është e pamundur që të respektohet hapesira e përshquarjes sipas pikes 1, sinjali duhet të përseritet me pare me largësinë e shkruar në panelin plotesues.

6. Sinjalet e drejtimit sipas nenit 126, në brendësi të zones se kryqëzimit, duhet të vendosen me orientim të tille që të jene përsosmerisht të shikueshem nga rrjedha e trafikut në të cilen jane drejtuar, dhe sipas nevojës, në një rën prej pikave me oportune nga të mëposhtmet:

- a) në buze të kryqëzimit;
- b) në bankinat e trafikut;
- c) në kufirin e daljes nga kryqëzimi;

7. Vete sinjalet e drejtimit mund të vendosen mbi rrugën e kalimit të automjeteve, kur paraqesin një ose me shume kushte nga të mëposhtmet:

- a) dy ose me shume korsi për kah të levizjes;
- b) kryqëzime të kanalizuar ose planimetrikisht komplekse;
- c) vëllime të medha trafiku, me përqindje të larte të automjeteve me lartesi gabarite të madhe;
- ç) itinerare autostradale, tangjenciale dhe drejtues kryesore të kapercimeve ose të itinerare të hyrje-daljeve nga qendrat e banuara;
- d) pamundesi për të realizuar impiante racionale të sinjaleve anësore, efikase.

8. Nëse kryqëzimi është me semafor, feneret e veçuar semaforike mund të trpezohen në tabelat përkatëse te drejtimit, të vendosura në karexhatat prane kryqëzimit (fig. II 232).

9. Urat, mbikalimet ose objektet e ndertuara në pikevendosjet me të përshtatshme ose në largësitë aferta, mund të përbejne pika vendosjeje të sinjaleve.

10. Qëndrueshmeria e strukturave që mbajne sinjalet si dhe përshtatshmeria e

bazamenteve dhe ankorimeve, duhet të llogariten ose të verifikohen nga tekniket e entit pronar të rrugës.

Neni 125.

Sinjalet e paralajmerimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e paralajmerimit ndahen në dy lloje:

- a) paralajmerime kryqëzimi;
- b) sinjale parazgjedhese.

2. Sinjalet e paralajmerimit për kryqëzim kane forme drejtkendeshi dhe përmbajne skemen e kryqëzimit, të realizuar nëpermjet shigjetave me trashesi të ndryshme, në përputhje me gjeometrine dhe rendesine e rrugës, me emrat e qendrave administrative ku shkohet nëpermjet degeve të ndryshme të kryqëzimeve (figurat II.233, II.234, II.235).

3. Çdo drejtim i shenuar parapëlqehet të kete emrin e një qendre të vetme administrative dhe sidoqofte një numer të kufizuar emrash. Shigjetat drejtuese, të vendosura në sinjalin paralajmerues të kryqëzimit, duhet të jene me një shtrirje të tille, që të lejojne një faqosje të mire të mbishkrimeve.

4. Në të njëjtin sinjal paralajmerues nuk mund të figurojne disa kryqëzime, me përjashtim të rasteve kur nuk ndodhen me pak se 250 metra larg njera nga tjetra, ose kur nuk është e mundur të respektohen largësitë sipas nenit 126 (figurat II.236, II.237, II.238).

5. Sinjalet sipas nenit të mesiperm, nëse vendosen mbi rrugët për automjetet me dy ose me shume korsi për kah levizjeje luajne funksionet e sinjaleve të korsise dhe duhet të jene në përputhje me skemat e vendosjes të paraqitura në tabelen II.23, që është pjese e integruar e kesaj rregulloreje, me shigjetat të drejtuara në menyre të përshtatshme.

6. Kornizat jane me ngjyre:

- a) të zeze në fushe të verdhe, të bardhe dhe portokalli;
- b) të bardhe në ngjyrat e tjera të fushes.

7. Në shigjetat që përfshihen në sinjalet e paralajmerimit të kryqëzimeve, mund të paraqiten, me format të reduktuar, sinjale të mundshme të rrezikut ose përshkruese, të vendosura në degen e kryqëzimit, ku vlen rreziku ose kufizimi (figurat II.239 dhe II.240).

8. Kur rruga është e ndare në dy ose me shume korsi për të njëjtin drejtim të levizjes, por me vendmbërritje të ndryshme, për të lejuar zgjedhjen paraprake të pozicionit në rrugën e automjeteve, në raport me drejtimet që drejtuesit e mjeteve synojne të marrin në kryqëzim, në vendin e sinjalit të paralajmerimit, duhet përdorur sinjali i parazgjedhjes (figurat nga II. 241 deri në II.245).

9. Në sinjalin e parazgjedhjes vendosen shiritat e nderprere, që tregojne korsite e gatshme dhe shigjetat, që tregojne drejtimet e lejuara për secilen korsi. Ndërmjet korsive të përfaqesuara në kete menyre, që u përgjigjen atyre të shenuara në rrugën e

automjeteve të afrimit të kryqëzimit, vendosen vendmbërritjet me të njëjtat kritere dhe ngjyra të përdorura për tabelat e paralajmerimit të kryqëzimit.

10. Me sinjalin e parazgjedhjes, që i përgjigjet çdo korsie, shigjetat do të vendoset në pjesen e poshtme dhe vetëm një here. Madhesia e shigjetave duhet të jete në proporcion me atë të tabelave dhe lartësia e tyre duhet të jete ndërmjet 1/3 dhe 1/4 se asaj të tabelës (figurat II.246 dhe II.247).

11. Ngjyrat e fushes dhe të kornizave, mbishkrimet dhe shigjetat e sinjaleve të parazgjedhjes janë të njëjte me ato të paralajmerimit të kryqëzimit sipas pikes 6 dhe nenit 76, pika 2.

12. Shigjetat që përdoren në sinjalet e parazgjedhjes janë sipas llojeve të tabelës II.24, që janë pjesë e integruar e kësaj rregulloreje. Janë parashikuar katër tipe baze të shigjetave:

- a) vertikale, e drejtuar lart;
- b) shigjete e përthyer, e drejtuar majtas ose djathtas;
- c) e drejtuar lart, majtas ose djathtas;
- ç) e drejtuar djathtas dhe majtas.

13. Në sinjalet e paralajmerimit të kryqëzimit dhe të parazgjedhjes mund të vendosen simbole. Nëse tregohen rrugët, autostradat ose itinerare ndërkombetare, sinjale të tilla duhet të shoqerohen nga simboli i identifikimit.

14. Përmasat e sinjaleve të paralajmerimit të kryqëzimit jepen në zbatim të normave, sipas tabelave II.16, II.17, II.18, II.19, II.20, II.21 dhe në zbatim të nenit 80, pika 7.

15. Sinjalet e paralajmerimit të kryqëzimeve ose të parazgjedhjes janë në ngarkim të entit pronar ose koncesionar të rrugës ku janë vendosur.

16. Në udhëzimet e Ministrisë së Transportit janë dhënë në detaje shembujt e zgjedhjeve sinjalizuese për pjesët e rrugëve ndërlidhese, të shërbimit ose të parkimit, për stacionet autorrugore, si dhe për zgjedhje të veçanta sinjalizuese, që lidhen edhe me rrugë të tjera.

Neni 126.

Sinjalet e drejtimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e drejtimit në rrugët në brendësi të qendrave të banuara kanë formë drejtkendeshi dhe duhet të jenë në përputhje me karakteristikat e treguara në tabelën II.13 (figura II.248).

2. Sinjalet e drejtimit djathtas ose majtas në rrugët jashtëqytetese kanë formë drejtkendore, me shigjete në drejtim të qendrës administrative të sinjalizuar dhe duhet të jenë në përputhje me karakteristikat e treguara në tabelën II.14 (figura II.249).

3. Sinjalet sipas këtij neni, nëse vendosen në rrugën e automjeteve me dy ose me shumë korsitë për drejtimin e lëvizjes luajnë funksionet e sinjaleve të korsise dhe duhet të jenë në përputhje me skemat e vendosjes të shënuara në tabelën II.23, me shigjeta sipas tabelës II.25, që është pjesë e integruar e kësaj rregulloreje, dhe, sipas mundësive, të orientuara poshtë (figurat II.250, II.251 dhe II.252).

4. Në çdo kryqëzim duhen shenuar drejtimet e ndryshme që mund të marrin përdoruesit e rrugës; emrat e qendrave administrative që shenohen në keto sinjale duhet të jene të njëjta me ato që figurojnë në sinjalet e paralajmerimit ose parasinjalizimit, që u paraprijnë; nëse është e nevojshme, mund të shtohen sinjalet e drejtimit, që lidhen me vendmbërritjet kryesore, me kusht që të mos demtohet përceptimi i sakte i sinjaleve të drejtimeve kryesore.

5. Në sinjal, përveç emrit të qendrës administrative, duhet të tregohet në vazhdim largësia në kilometra, e shprehur në shifra, pa simbolin km. Mund të shkruhet edhe simboli i identifikimit të rrugës (figura II.248 dhe II.249).

6. Emri i një qendre administrative, i shenuar në sinjalin e drejtimit, duhet të përsëritet në sinjalet pasuese, në kahun e levizjes deri në mbërritje të qendrës administrative.

7. Ngjyrat e kornizave duhet të jene të njëjta me ato të nenit 125, pika 6.

8. Sinjalet e drejtimit mund të grupohen në një “grup të vetem sinjalizues” (figurat II.253, II.254 dhe II.255). Në çdo grup të vetem sinjalizues duhet të respektohen kriteret e mëposhtme:

- a) të gjithë sinjalet e vendosura në të njëjtin grup duhet të kene të njëjtat përmasa, pavaresisht nga gjatesia e emrave të shkruara në to;
- b) ndërmjet dy sinjaleve ose grupeve të sinjaleve, që tregojnë drejtime të ndryshme, të vendosura në të njëjtet mbështëtese, është i nevojshëm një shkeputje vertikale, prej 5 cm;
- c) në çdo grup sinjalizimi sinjalet e ndryshme për secilin drejtim duhet të grupohen sipas ngjyrës së fushes;
- ç) shigjetat që tregojnë “drejt” duhet të vendosen sipër të tjerave. Nëse grupi është i vendosur në të majte, shigjeta vertikale duhet të vendoset në anen e djathtë të sinjalit;
- d) shigjetat që tregojnë “majtas” duhet të vendosen poshte shigjetave që tregojnë “drejt” dhe në fund, poshtë, të vendosura, shigjeta që tregojnë “djathtas”;
- dh) radha e vendosjes së sinjaleve, që tregojnë të njëjtin drejtim, nga lart poshte, behet si vijon, në baze të ngjyrave të fushes:
 - e bardhe;
 - e gjelber;
 - blu;
 - kafe;
 - e zeze;
- e) çdo grup nuk duhet të përmbaje me shume se gjashte sinjale. Nëse është e nevojshme vendosja i një numri me të madh sinjalesh, atëherë ato duhet të ndahen në disa grupe;
- ë) grupet me të vogla, me shigjeta të vendosura drejt të njëjtit drejtim, duhet të vendosen në pikat me të përshtashme të kryqëzimit;
 - sinjalet e drejtimit që përbejnë grupe sinjalizuese në rrugët jashtëqytetese, duhet të jene në forme shigjete, ndërsa në rrugët qytetese duhet të jene në forme drejtkendeshe, me shigjeten të vendosur në të, përfshire këtu edhe ato me fushe blu ose të gjelber.

9. Detyrimi për vendosjen e bazamentit mbështetës është në ngarkim të entit pronar ose koncesionar të rrugës është vendosur grupi sinjalizues. Edhe sinjalet njësh të drejtimit, që tregojnë pika rurale me interesit publik si dhe qendrat administrative, që do të arrihen nëpërmjet rrjetit të rregullt, duhet të jene nën kujdesin e entit të sipërpermendur. Përben përjashtim nga ky një rregull vendosja e tabelave njëshe, me udhëzime të veçanta, që mund të sillen nga entet e interesuara dhe që mund të vendosen nën kujdesin e tyre nëpërmjet autorizimit të entit pronar ose koncesionar të rrugës.

Neni 127.

Sinjalet e identifikimit të rrugëve dhe të largësive metrike, progresive (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Simbolet e identifikimit të rrugëve jepen me shkronja dhe numra, të kombinuara sipas ketyre karakteristikave:

- a) për itinerare nderkombetare, me fushe të gjelber (figura II.256);
- b) për autostrada dhe tunele, me fushe të gjelber (figura II.257);
- c) për rrugët shtetërore, me fushe blu (figura II.258);
- ç) për rrugët e rrethit, me fushë blu (figura II.259);
- d) për rrugët komunale, jashtëqytetese, me fushe të bardhe (figura II.260).

2. Sinjalet e largësisë metrike, progresive janë të shprehura në kilometra ose, sipas rastit, edhe në hektometra dhe kilometra (figura nga II.261 deri në II.268). Në rrugët e hapura për trafikun lejohet mbajtja në fuqi e sinjaleve prej guri të largësive metrike.

3. Simbolet sipas pikes 1 mund të vendosen në sinjalet të paralajmerimit, e parapërzgjedhjes, e drejtimit, e kofirmimit ose mund të përbejnë sinjale që tregojnë vete.

4. Lartësia e shkronjave dhe shifrave të simbolit sipas pikes 1 nuk duhet të jete me e vogël se 8 cm në sinjalet e drejtimit, dhe në raste të tjera në përmasa të përshtatshme dhe proporcionale me ato të sinjalit dhe në largësinë e nevojshme të lexueshmërisë.

5. Sinjalet identifikuese të rrugëve të kombinuara me shigjete mund të përdoren në funksion të sinjaleve të drejtimit (figurat II.269, II.270 dhe II.271).

6. Me udhëzimin e Ministrisë Punëve Publike dhe Transportit janë përcaktuar numrat që u duhen vënë autostradave dhe tuneleve.

Neni 128.

Sinjalet e itinerarit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Në autostradat dhe rrugët jashtëqytetese, kryesore mund të përdoret sinjali SINJAL ITINERARI (figura II.272).

2. Ky sinjal vendoset para çdo daljeje, për të sinjalizuar qendrat dytesore administrative ose larg pikave të interesit publik, turistik e gjeografik, ku të çon rrjeti i rregullt nga vete dalja.

2. Ky sinjal nuk duhet të përmbaje me shume se pese radhe me mbishkrime. Mbishkrimet, që lidhen me qendrat administrative të qytetit, turistike ose gjeografike, duhet të vendosen në brendësi të sinjalit, që ka ngjyren specifike sipas nenit 76.

Neni 129.

Sinjalet e qendrave administrative dhe vendndodhjet (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet që kufizojne territorin që përdoret për qarkullim rrugor, janë të këtyre llojeve:

- a) sinjale në hyrje dhe në dalje të qendrës administrative;
- b) vendndodhja e pikave të interesit publik.

Sinjalet e qendrës administrative ndahen në:

- a) të detyrueshme, që vendosen në fillim të qendres së banuar. Ato duhet të kene fushë të bardhe me kornize dhe shkronja të zeza;
- b) fakultative, që mund të vendosen në fillim dhe në fund të territorit rajonal ose të rrethit.

2. Sinjali i fillimit të qendres se banuar sipas tipit “a” te pikes 1, ka, maksimumi keto përmasa:

- a) vendosja anësore: lartesia 70/120 cm dhe gjatesia ndryshon në përputhje me emrin e qendres administrative;
- b) për vendosje mbi rrugën e automjeteve: lartesia 90/160 cm dhe gjatesia ndryshon në përputhje me emrin e qendres administrative, maksimumi deri në 350 cm.

3. Sinjali “FILLIMI I QENDRES SE BANUAR” (figura II.273) ka vlere për të sinjalizuar, për qendrat e banuara, edhe kufirin e shpejtesise dhe ndalimin e sinjaleve zanore, respektivisht, sipas neneve 139, pika 1 dhe 153, pika 3 e Kodit Rrugor. Nuk është e nevojshme të shtohen dy sinjalet përshkruese “KUF I SHPEJTESISE” dhe “NDALIM I SINJALIZIMEVE ZANORE”.

4. Në sinjalet, sipas pikes 4, emrat e qendrave administrative duhen shenuar të plota dhe pa shkurtime. Kur qendra administrative ka emer të përbere, përshkrimi mund të behet në dy rreshta. Keto sinjale duhet të vendosen në fillim të qendrës së banuar, përgjate të gjitha rrugëve që të çojne në qendren administrative, të sinjalizuar. Nëse behet fjalë për fshatrat e një komune, emri i kesaj të fundit mund të shkruhet në kllapa dhe në forme të reduktuar, poshte emrit të qendrës administrative, të sinjalizuar.

5. Sinjali FUNDI I QENDRES SE BANUAR (figura II.274) përbehet nga kombinimi i një sinjali të qendrës administrative, me një vije përsiper pjerrtazi, në të kuqe, dhe

nga një sinjal pohues, që jep emrat e dy ose me shume qendrave administrative, pasuese. Sinjali shoqerohet me shënimin e largësive respektive në kilometra. Karakteristikat e kombinimit jane si me poshte:

- a) përmasat e sugjeruara 120 x 160 cm;
- b) ngjyrat: pjesa e sipërme me fushe të bardhe, korniza dhe mbishkrimet të zeza, shirit të pjerret të kuq (nga lart djathtas poshte majtas). Në pjesen e poshtme, me fushe blu dhe mbishkrime të bardha, largësitë, në km, të qendrave administrative pasuese;
- c) rreshti i pare: lart, qendra e banuar pasuese;
- ç) në rreshtin ose rreshtat poshte: qendra e banuar ose qendrat e banuara, të rendesishme, që vijne me pas, si dhe qendrat e rrethit.

4. Sinjalet “FILLIMI DHE MBARIMI I PREFEKTURES” (figura II.275) dhe “FILLIMI DHE MBARIMI I RRETHIT” (figura II.276) janë me fushe të gjelber ose blu, në përputhje me llojin e rrugës ku jane vendosur, me korniza me përshkrime të bardha. Emri i prefektures ose rrethit ku futesh vendoset lart, ai i prefektures ose rrethit nga i cili dilet vendoset poshte, e vijeziuar me një shirit të pjerret, si në sinjalin e përfundimit të zones se banuar. Përmasat e sugjeruara të sinjalit jane 90 x 200 cm.

5. Nuk është e lejueshme që t’i shtohen emrit të qendrës administrative mbishkrime të tjera dhe as të vendosen poshte sinjalit shkrime të tjera, qofte edhe me panel plotesues. Sinjalet duhet të jenë në përputhje me normat dhe të vendosen, sipas normës, nën kujdesin e atyre që i kane vendosur ato. Enti pronar ose koncesionar i rrugës duhet të detyroje rivendosjen dhe, në rast të mospermbushjes, brenda gjashtëdhjetë ditëve, mund të ndiqet penalisht. Atij i ngarkohet edhe shlyerjen e shpenzimeve përkatëse. Në rast nevojë, do t’i komunikojë, me leter rekomandë, subjektit përkatës, shumen e shpenzimeve, me detyrimin për t’i derdhur brenda njëzet diteve nga marrja e njoftimit. Nëse në përfundim të afatit nuk është kryer derdhja, enti pronar i drejtohet organit përkatës, i cili, brenda tridhjetë diteve, leshon urdhrin për pagesë. Urdhri ka fuqi ekzekutive, ligjore.

6. Sinjalet e vendndodhjes së vendeve ose të zonave me interes publik, që nuk mund të individualizohen ndryshe, mund të vendosen në përputhje me vendet e ndihmes se shpejte, stacionet, postat e policisë, të informacionit, spitalin, komunat, policat rrugore.

7. Sinjalet, sipas pikes 9, vendosen pingul me aksin e rrugës, në lartesine e pikes se shenuar dhe përbehen nga simboli dhe nga një shigjete horizontale, e kthyer drejt hyrjes. Simbolet jane fiksuar në figurat nga II.100 deri në II.231. Përmasat jane të njëjta me ato të sinjaleve që tregojne sherbime të impianteve të përdorshme (tabela II.8). Ngjyra e fushes është e bardhe, me kornize dhe shigjete të zeze (figurat nga II.277 deri tek II.284).

Neni 130.

Sinjalet pohuese (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet pohuese mund të vendosen në rrugët dalese nga qendrat administrative kryesore ose pas kapercimeve të kryqëzimeve komplekse.

2. Keto sinjale vendosen gjate itinerarit, në pozicionet me të përshtashme, për të shmangur gabimet gjate rrugës, në rast të hutimit ose përshquarjes se dobet.

3. Në autostradat dhe rrugët jashtëqytetese, kryesore, sinjali pohues vendoset rreth metra pas përfundimit të korsive me rritje të shpejtesise.
4. Në sinjalin pohues (figura II.285) mund të shkruhen disa emra qendrash administrative, të pasuara nga largësitë përkatëse kilometrike, sipas radhes në të cilën ato kalohen përgjate itinerarit dhe me shkronja të përmasave të ndryshme, sipas rëndësisë së tyre.
5. Në rrjetin qytetes, funksionimi i largësisë mund të kryhet nga sinjalet e drejtimit, me shigjete vertikale të drejtuar lart.
6. Sinjali i pohimit mund të përkojë me sinjalin e identifikimit të rrugës, i kombinuar me shigjete vertikale (figura II.286). Në një rast të tillë është e mira që sinjale të tilla të shkruhen edhe në paralajmerimin e kryqëzimit, në sinjalin e parazgjedhjes dhe në atë të drejtimit.
7. Simbolet sipas nenit 123, pika 2, të vendosura me shigjeta vertikale, mund të përbejnë sinjale konfirmimi (figura II.287, II.288, II.289); ndërsa të vendosura me shigjeta horizontale mund të përbejnë sinjale drejtimi.

Neni 131.

Sinjali “EMER RRUGE” (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali “EMER RRUGE” tregon emrin e rrugës, të sheshit, të shetitores, si dhe çdo lloj tipologjie tjetër rrugore dhe duhet të lidhet me qendrat e banuara në të dyja anet e të gjitha rrugëve, sipas kryqëzimeve.
2. Në zonat qendrore të qytetit sinjali “EMER RRUGE” mund të zëvendësohet nga targat toponomastike, të tipit tradicional.
3. Sinjalet “EMER RRUGE” kanë përmasat dhe karakteristikat e përshkruara në tabelen II.15 dhe korniza me ngjyrë blu.
4. Sinjali “EMER RRUGE” mund të vendoset:
 - a) sipër ndriçuesave semaforike, menjëherë sipër rrugës së këmbeve dhe i kthyer nga ana e jashtme e rrugës për automjetet. Lartësia e bordit të poshtëm të sinjalit duhet të përfshihet nga 3 deri në 3.5 metra nga plani i rrugës (figura II.290);
 - b) në sheshe, rrugë me peme etj, në mbajtëse të vendosur pranë anës së rrugës së këmbeve. Çdo mbajtëse mund të përfshijë sinjalet e të dyja rrugëve në kënd, të vendosur sipas këndit të formuar nga dy rrugët dhe të shmangura në lartësi (figura II.291);
 - c) aty ku ekzistojnë shtylla ose mbështetëse të ndriçimit publik ose të ndonjë llojit tjetër, sinjali mund të vendoset në to;
 - ç) në raste të tjera, aty ku e lejojnë rrethanat, me vendosje në mur;
 - d) në rastet “b” dhe “c” lartësia e sinjaleve përfshihet në 2.50 dhe 3 metra, me përjashtim të rasteve kur është e pamundur objektivisht.
5. Në rrugët me një kalim (sens unik), sinjali “SENS UNIK PARALEL” duhet të

vendoset se bashku me sinjalin “EMER RRUGE”, në të njëjten mbajtese, dhe poshte tij. Të dyja sinjalet duhet të kene përmasa të njëjta.

6. Sinjali “EMER RRUGE” mund të përmbaje udhezimin për numrat civile të banesave, të pjesës se rrugës (figura II.292).

7. Sinjali i numrit civil të banesave mund të përdoret për të treguar numrin e banesave të veçanta ose të përbashketa, sipas normave të rregulloreve komunale. Përndryshe, lejohet përdorimi, për rreth çdo dhjete numra, një numer civil, pingul me aksin rrugor, i fiksuar në shtyllat e ndriçimit publik ose në mbajtese të tjera, në menyre që ajo të duket në pamje ballore me rrjedhen e trafikut (figura II.293).

8. Sinjali “EMER RRUGE” nuk duhet të vendoset te mbështetëset e reklamave.

Neni 132.

Sinjalet turistike dhe të territorit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Udhëzimet e kesaj kategorie mund të futen në sinjalet për të cilat flitet në nënet 125, 126, 127 dhe 128 dhe ndahen në llojet e mëposhtme, të shprehur në menyre sintetike, ku për detaje mund t’i referohemi nenit 76, pika 2:

- a) turistike;
 - b) industriale;
 - c) hotelisë;
 - ç) territoriale;
- të vendeve me interes publik.

Simbolet, që lidhen me keto udhezime, përfaqesohen me ato të treguara nga figurat II.100 deri në II.231.

2. Sinjalet me udhezime sipas pikes 1 mund të vendosen në një vend të pavarur dhe të vetem, si sinjale drejtimesh të izoluar ose si sinjale vendndodhjeje, por, në një rast të tille sipas kësaj rregulloreje nuk duhet të nderhyjne në dallimin dhe leximin e sinjaleve të rrezikut, ato përshkruese apo treguese. Nëse përdoren duhet të vendosen vetem në rrugët që të çojne drejtpërsdrejti në vendin e sinjalizuar, dhe, kur nuk është e mundur, jo më tepër se 10 metra larg nga vendi.

3. Furnizimi, instalimi, mirembajtja e sinjaleve, sipas pikes 1, është në ngarkim të subjektit të interesuar për vendosjen e këtyre sinjaleve. Nëse behet fjale për një subjekt të ndryshem nga enti pronar i rrugës, duhet marre autorizimi paraprak i ketij të fundit, i cili duhet të përcaktoje kriteret teknike të vendosjes.

4. Sinjalet udhezuese, turistike dhe territoriale, jane me fushe ngjyre kafe, me kornizë dhe mbishkrime në ngjyre të bardhë. Simbolet, mbishkrimet dhe kompozimi grafik jepen në figurat II.294 dhe II.295.

5. Sinjalet me udhezime sipas pika 1, shkronja “b” duhet të vendosen, sipas përcaktimit të entit pronar të rrugës, atëherë kur, si rezultat i konfiguracionit të vendeve dhe të rrjetit rrugor, mendohet e përshtatshme vendosja e një sistemi sinjalizues, informativ, të fillimit të zones industriale, por që të mos çënojë sigurine e qarkullimit dhe frytshmërinë e sistemit sinjalizues ekzistues. Sinjalet turistike dhe

territoriale duhet të jene vendosura në një pozicion të pavarur.

6. Asnje udhezim i tipit “industri” nuk mund të vendoset në paralajmerimet e kryqëzimeve, në sinjalet e parazgjedhjes, në ato të drejtimit apo të konfirmimit. Por mund të vendoset në kryqëzime dhe, aty ku është e nevojshme, i kombinuar me grupin “grup sinjalizues i bashkuar”, aty ku ekziston sinjali i drejtimit me udhezimin “zonë industriale” (figura II.296), i cili, me simbolin përkatës, mund të vendoset në paralajmerimet e kryqëzimeve ose të sinjaleve parazgjedhese.

7. Në qendrat e banuara, ku zona ose zonat industriale janë të përcatuara mire, duhen përdorur sinjalet që japin udhëzime, në menyre kolektive, për zonen industriale. Të gjitha veprimtaritë dhe vendosjet e veçanta duhet të tregohen në kryqëzimet vendore, përgjate itinerareve kryesore të fillimit të “zones industriale”, në përgjithësi (figura II.297).

8. Fjalet dhe simbolet, që tregojnë vendndodhjen dhe llojin e firmave, mund të prodhohen me grafike të veçante, me qellim që të behen me të dallueshme.

9. Sinjalet treguese të hotelierisë duhet të jene pjese e një sistemi të veçantë dhe të pavarur të sinjalizimit tregues nëse, sipas gjykimit të entit privat të rrugës, është i domosdoshem shenimi i drejtimit për në hotelet e ndryshme. Vendosja e një sistemi të tille varet nga autorizimi i entit pronar të rrugës, që do të përcaktoje mënyrat për vënien në jete.

10. Sinjalizimi i treguesve hoteliere përfshin:

- a) një sinjal, me funksion paralajmerimi, të një pike ose një zyre të informacionit turistiko-hoteliere ose të sinjalit të informacioneve sipas shkronjës “b” më poshtë (figura II.298);
- b) një sinjal të përgjithshëm informacioni për numrin, kategorine ose një renditje të mundshme të hoteleve (figura II.299);
- c) një seri sinjalesh të specializuara paralajmëruese ose drejtuese, të vendosura në pozicione të pavarura dhe që nuk nderhyjne me sistemin normal të shenjave treguese, për ta drejtuar përdoruesin e rrugës në itinerarin që e çon në vendin e dëshiruar (figurat II.300 dhe II.301).

11. Sinjalet treguese hoteliere jane me fushe të bardhe, me korniza, simbole, mbishkrime dhe kompozim grafik të thjeshtëzuara në figura.

Neni 133.

Sinjalet e dobishme, vendtreguese (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e dobishme vendtreguese duhet të vendosen në afersi të vendit të treguar (sinjalet e vendndodhjes). Sinjale të tilla mund të paraprihen nga një simbol i tipit të përbërë (sinjal paralajmerimi), që ka edhe një shigjete, e cila tregon drejtimin që duhet ndjekur dhe mund të çiftohen me një panel plotesues, model II.1, që tregon largësinë në metra ndërmjet sinjalit dhe vendit të treguar. Sinjalet e kesaj kategorie duhet të jene në përmasat e treguara në tabelat II.6 dhe II.7, me përjashtim të një udhezimi tjetër. Për autostradat duhet të përdoren përmasat 120 x 120 cm, me një rritje proporcionale të madhësive të tjera, me fushen në ngjyre të gjelber. Nëse vendosen në diçka, përmasat e tyre duhet të jene të njëjta me ato të sinjalit në cilin jane vendosur dhe në

përputhje me kompozimin përkatës grafik.

2. Sinjali “SPITAL” (figura II.302) duhet të përdoret për të treguar afrimin e spitalit, shtëpive të kurimit, klinikave, instituteve të shtrimit për të semuret. Ky sinjal, përveç të tjerave, ka qëllimin për të ftuar përdoruesit e rrugës që t’u përshtaten masave të duhura dhe, në menyre të veçante, të shmangin zhurmat. Emri i spitalit ose i ndertesave të tjera të treguara mund të vendoset në një panel plotesues, model II.6. Nëse spitali ka edhe një repart të ndihmes se shpejte, sinjali duhet të çiftohet edhe me ate të “NDIHMES SE SHPEJTE” (figura II.353).

3. Sinjali “ KAPERCIM KEMBESOR” (figura II.303) shënon një kapercim këmbësor, që nuk komandohet nga impianti semaforik dhe që nuk përputhet me kryqëzimet. Në rast se sinjali është vete me drite, keshillohet kombinimi me burimet përkatëse të drites, për ndriçim të përqendruar në shenjat horizontale, me vije me fasha tip zebre. Kjo gje duhet bere gjithmone në të dyja anet, edhe nëse rruga është me një kalim dhe duhet vendosur në të dyja anet e rrugës për automjete, në bankinen e mundshme ndërmjetese, që ndan trafikun ose mbi rrugën e kalimit të automjeteve. Në rrugët jashtëqytetese dhe në ato qytetëse, parësore duhet të paraprihet nga sinjali i rrezikut, sipas figures II.13, me funksion paralajmerues.

4. Sinjali “AUTOBUS SHKOLLE” (figura II.304), i vendosur në buze të rrugës për kembesoret, tregon stacionin e autobusit të shkolles. Vendosja bëhet gjithnje në të dyja anet dhe është drejtkendor me aksin e rrugës. Nëse vihet në pjesen e jashtme të autobusit, do të thote se ai është i përshtatur për transportimin e femijeve nga shkolla dhe për në shkolle.

5. Sinjali “SOS” (figura II.305) tregon një sistem të kerkeses për ndihme të shpejte ose për asistence. Vendoset në të dyja anet, dhe në pozicion drejtkendor me aksin e rrugës.

6. Sinjalet “NENKALIM KEMBESOR” (figura II.306) dhe “MBIKALIM KEMBESOR” (figura II.307) përcaktojnë një nënkalim ose një mbikalim për kapercimin rrugor. Sinjalet vendosen në të dyja anet e rrugës, në fillim të shtratit të saj. Aty ku është e nevojshme mund të montohen edhe tri elemente me faqe, të cilat formojne ndërmjet tyre një kend 60 gradesh. Të njëjtin përdorim ka edhe sinjali “PLAN I PJERRET KEMBESORESH”(figura II.308).

7. Sinjali “RRUGE PADALJE” (figura II.309), i vendosur në fillim të një rruge, tregon se ajo është rrugë padalje për automjetet. Sinjali ka simbol të përcaktuar dhe topografi të pandryshueshme. Për të sinjalizuar kryqëzimin e një rruge me një rrugë tjetër padalje përdoret sinjali “RRUGE PADALJE” (figura II.310 dhe II.311). Figurat e ndryshme përfaqesojne skemen grafike me domethenese të konfiguracioneve të vendeve. Simboli, që ka vetem një vijë të kuqe, mund të përdoret dhe të integrohet edhe në paralajmerimet e kryqëzimeve ose të parazgjedhjes, jashtëqytetese (me fushe blu) dhe qytetese (me fushe të bardhe), për të paralajmeruar një degezim pa dalje të kryqëzimit.

8. Sinjali “SHPEJTESI E KESHILLUAR” (figura II.312) tregon shpejtesine e cila keshillohet të mos kapercehet, në kushtet optimale të trafikut dhe të motit. Mund të vendoset në rrugë jashtëqytetese dhe në autostrada, në përputhje, për shembull, me kthesat e rrezikshme, me pjese rruge që rrihen nga erëra të forta, me një panel të mundshem plotesues model II.2. Në përfundim të pjeses se rrugës se sinjalizuar duhet

të vendoset sinjali “FUND I SHPEJTESISE SE KESHILLUAR” (figura II.313).

9. Sinjali “RRUGE E REZERVUAR PER MJETE ME MOTOR” (figura II.314) tregon fillimin e një rruge, të ndryshme nga autostrada, e rezervuar për qarkullimin e mjeteve me motor. Sinjali duhet të vendoset në të gjitha hyrjet e një rruge të tilla dhe zevendeson sinjalet e ndalimit, që kanë të bëjnë me automjetet pa motor. Duhet përdorur në rrugët ku duhet të zbatohen të njëjtat norma që komandojnë qarkullimin në autostrada. Paneli plotësues model II.1 mund të shtohet për të treguar largësinë ndërmjet tabelës dhe fillimit të rrugës, në lartësinë e kryqëzimit të fundit. Ka përmasa minimale 90 x 90 cm. Në çdo dalje duhet të vendoset sinjali “FUND I RRUGËS SE REZERVUAR PER MJETE ME MOTOR” (figura II.315).

10. Sinjali “TUNEL” (figura II.316) tregon fillimin e një tuneli, natural ose artificial. Emertimi i mundshëm dhe gjatësia mund të tregohen nëpërmjet paneleve plotësuese, respektivisht sipas model II.6 dhe II.2. Sinjali kujton normat e sjelljes që duhen zbatuar në tunele, pra:

- a) fiken dritat e gjata;
- b) ndalohet ndalimi ose lenia e makines;
- c) ndalohen ndryshimet e drejtimit të levizjes;
- ç) duhet të shuhet motori, në rast ndalimi për motive trafiku.

11. Sinjali “URE” (figura II.317) tregon fillimin e një ure, mbikalimi, rruge-ure e të tjera të ngjashme me keto. Mund të shoqërohet nga panele model II.6 dhe model II.2, që tregojnë emrin e ures ose të rrjedhes se ujit të kapercyer, si dhe gjatësinë e shprehur në metra. Vendoset në fillim të ures.

12. Sinjali “ZONE BANIMI” (figura II.318) tregon fillimin e një rruge ose të një zone të banuar ose rezidenciale, në të cilën vlejnë masa të veçanta sjelljeje. Mund të vendoset në fillim ose në fillimet e rrugës apo të zonës rezidenciale. Në dalje vendoset sinjali “FUND I ZONES SE BANIMIT” (figura II.319). Një panel plotësues, me format katror (tabela II.9), me fushe të bardhe, duhet të tregojë masat e veçanta të sjelljes, që duhen të zbatuar në këtë rrugë ose zonë.

13. Sinjali “ZONE KEMBESORE” (figura II.320), që tregon fillimin e zonës së nderfutur në qarkullimin e automjeteve, mund të përmbajë devijime për biçikletat, për automjetet në shërbim të personave invalide, me aftësi të kufizuara motorike dhe devijime të tjera, kufizime ose përjashtime të shënuara në panelin plotësues. Në dalje vendoset sinjali “FUND I ZONES KEMBESORE” (figura II.321).

14. Sinjali “ZONE E TRAFIKUT TE KUFIZUAR” (figura II.322) tregon fillimin e zonës, ku hyrja dhe qarkullimi janë të kufizuara në kohe ose për disa kategori mjetesh.

Në dalje vihet sinjali “FUND I ZONES SE TRAFIKUT TE KUFIZUAR” (figura II.323).

15. Sinjali “VENDKALIM BIÇIKLETASH” (figura II.324) tregon një kalim të rrugës nga një piste biçikletash, të shikueshëm nga sinjalizimi përkatës horizontal. Në rrugët jashtëqytetese dhe në rrugët qytetese, me kanalizime përfund, duhet të jete paraprirë nga sinjali trikendesh i rrezikut, për të cilin tregohet në figurën II.14. Sinjali mund të përdoret në variantin me dritën e vet dhe në një rast të tilla keshillohet kombinimi me burimet përkatës të dritës, për ndriçimin e përqendruar në sinjalizimin horizontal. Mund të vendoset me dy faqe, nga të dyja krahët e rrugës, ose edhe sipër saj. Varet

gjithmone nga kalimi.

16. Sinjali “KTHESE NGA E MAJTA” paralajmeron detyrimin e manovres alternative, për t’u kthyer nga e majta, kur, në kryqëzimin pasues, është në fuqi moslejimi i kthimit majtas, gjë që paramendon se drejtuesi i mjetit duhet të kryejë një kthese të tipit gjysme të drejte (figura II.325) ose një kthese të tipit të tërthortë (figura II.326). Reflektimi i ngjyrës është në të bardhë dhe gri. Simbolika e sinjaleve është e fiksuar dhe e ndryshueshme, cilado qoftë topografia e vendeve. Sinjali “NDERRIM LEVIZJES” (figura II.327) duhet marrë si një variant për përdorim të veçantë i sinjalit të kthimit majtas, i tipit gjysmedrejtëpërdrejt dhe zbatohet për të treguar praninë e një objekti nën apo mbikalues, në një rrugë me drejtime levizjeje të ndara, për të lejuar kthimin në drejtimin e shkuarjes.

17. Sinjali “SHESH PUSHIM” (figurat II. 328 dhe II.329) tregon praninë e një sheshpushimi, në krah të rrugës, për të bërë një ndalim. Duhet vendosur rreth 10 metra para fillimit të sheshit.

18. Sinjali “TRANZITIM” (figura II.330) tregon gjendjen e përkohshme të tranzitimit në rrugët malore, kufijte e mundshme të kalimit, si dhe rekomandon goma për debore apo zinxhire debore, apo i bën të detyrueshme vendosjen e këtyre të fundit. Tabela vendoset në fillim dhe përgjate itinerarit, në ngjijtje, në përputhje me kryqëzimet rrugore, si edhe në daljen e vendeve të mundshme, të banuara. Zbatohet kur është e nevojshme për të njohur në kohën e duhur kushtet e vështira të përdorimit të rrugës apo të moskalimit total. Sinjali përbehet nga tri panele të levizshme, me gjashtë faqesh, pese nga të cilat përmbajnë mesazhe të ndryshme, që mund të shfaqen vetëm apo bashkarisht, sipas pamjeve, kombinimeve dhe domethenies se meposhtme:

Paneli	Pamja dhe ngjyra	Domethenia (*)
a	fund jeshil dhe e shkruar “Hapur” në fushë të bardhe ose: fund i kuq dhe e shkruar “Mbyllur” në fushë të bardhe	rruge e lire rruge e pakalueshme
	e gjithë e bardhe, pa asnjë simbol ose: sinjali i fig. II.87 ose: simboli II.181 dhe II.182	zinxhoret e bores të detyrueshem. rekomandohen goma ose zinxhire bore
c	e gjithë e bardhe, pa asnjë simbol ose: emra vendesh apo shënim kilometrash progresive	pika deri ku rruga është e kalueshme

(*) nëse kalimi apo pjesa fundore e rrugës është e mbyllur, paneli “a” ka ngjyre të kuqe dhe mban shkrimin “mbyllur”, të përsëritur në gjuhët e treguara në figure. Nëse kalimi është i hapur, paneli “a” ka ngjyre jeshile dhe mban shkrimin “hapur”, të përsëritur në të njëjtat gjuhe. Nëse kalimi është i hapur, paneli i bardhë “b”, sipas gjendjes se kalueshmerise se rrugës, nuk mban asnjë shkrim ose edhe tregon sinjalin e figures II.87, me lartësi 30 cm: “ZINXHIRET E DEBORES TE DETYRUESHEM”, ose edhe simbolet (fig.II.181 dhe II.182: “REKOMANDOHEN GOMAT E DEBORES” (figurat II.331, II.332, II.333). Nëse kalimi është i mbyllur, paneli i bardhë “c” mund të mbaje emrin e vendit dhe të kilometrit progresiv, deri ku rruga është e hapur dhe paneli “b”, sipas gjendjes se kalueshmerise, deri në vendin e

siperpermendur, tregon sinjalin e figures II.87: “ZINXHIRET E DEBORES TE DETYRUESHEM” ose edhe simbolet II.181 dhe II.182: “REKOMANDOHEM GOMA DEBORE” (figurat II.334, II.335, II.336). Reflektimi zbatohet për të gjitha ngjyrat. Përmasat e keshilluara: tabela kryesore 200 x 135 cm; panelet “a”, “b” dhe “c”, 35 x 105 cm.

19. Sinjali “PERDORIM KORSIE” (figurat nga II.337 deri në II.340) tregon menyren për përdorimin e korsive të veçanta të rrugës, ose edhe të korsive që janë në gjendje pune në drejtimin e levizjes. Mund të përdoret për të treguar korsine e caktuar për mjetet që ecin me shpejtesi të tilla që mund të shkaktojnë peshtjellime të qarkullimit. Përmasat për autostradat dhe rrugët e tjera, që kanë shume korsie, tregohen në figuren II.337. Sinjalet e përshkrimit, të shkruar në tabela, kanë diametrin 60 cm ose 40 cm.

20. Sinjali “NDRYSHIM KORSISH NE GJENDJE PUNE” duhet të përdoret për të sinjalizuar uljen e numrit të korsive në gjendje pune, në drejtim të levizjes (figurat II.341 dhe II.343) ose rritjen e tyre (figurat II.342 dhe II.344). Përmasat janë të njëjta me të sinjaleve për të cilat u fol në piken 19. Sinjali i paralajmerimit, i përbërë nga i njëjti sinjal tërësor i panelit model II.1, duhet të zbatohet kur korsia ka një gjatësi maksimale me të madhe se 500 m dhe është në pajtueshmeri me kushtet dhe veçoritë e rrugës.

21. Sinjali “AUTOSTRADE” (figura II.345) tregon fillimin e autostrades. Përmasat e sinjalit janë 300 x 170 cm, në format të zvogeluar (simboli fig.II.161). Identifikon, në sinjalet e paralajmerimit, atë të paraseleksionimit, të drejtimit dhe konfirmimit, itinerarin drejt sistemeve autostradale, tangjenciale apo unazore. Në funksion të paralajmerimit, i vendosur në fillim të trungut lidhet ndërmjet pamshmerise se zakonshme dhe autostrades, ia vlen të kujtojmë normat në fuqi të qarkullimit në autostrade (figura II.347); Përmasat minimale të saj janë 300 cm x 120 cm, pjesa e majte, dhe 300cm x 180cm, pjesa e djathte.

22. Sinjali “FUNDI I AUTOSTRADES” (figura II.346) është i njëjtë me sinjalin “AUTOSTRADE”, por me një vijë diagonale të kuqe. Në funksion të paralajmerimit është i pajisur me një panel, të modelit II.1 dhe përmasat e tij janë të barabarta me atë të sinjalit të autostrades.

23. Sinjalet “FILLIM I RRUGËS JASHTEQYTETESE, KRYESORE” dhe “FUNDI I RRUGËS JASHTEQYTETESE, KRYESORE” janë të barabarta me ato për të cilat u fol në pikat 21 dhe 22, por me ngjyre blu në fund (figurat II.345, II.346 dhe II.347).

24. Sinjali “RRUGE NJEKALIMSHE, PARALELE” (figura II.348) duhet të përdoret në kryqëzime, për të treguar se në rrugën e kryqezuar, qarkullimi rregullohet me një drejtim, duke saktësuar në të njëjten kohë, edhe drejtimin. Sinjali vendoset paralelisht me aksin e rrugës dhe është mire që të jete i kombinuar me sinjalin “EMER RRUGE”, bile duke patur edhe përmasa të njëjta. Nëse kryqëzimi është me semafore, dy sinjalet mund të vendosen në pllaken sipër fenerit semaforik. Nëse sinjali i “RRUGE NJEKALIMSHE” vendoset vetëm, ka përmasa normale 25cm x 100 cm.

25. Sinjali “RRUGE NJEKALIMSHE, BALLORE” (figura II.349) vendoset normalisht në aksin e rrugës dhe mund të ketë treguesin e sinjalit për të cilin flitet në piken 24. Sinjali tregon një rrugë me një drejtim, prandaj, drejtuesit e mjeteve, mund të përdorin të gjithë gjeresinë e saj. Vendoset në të djathte dhe në të majte, në fillim të rrugës njëkalimshe, me përsëritje të mundshme nga e majta. Përmasat janë po ato të tabelës II.6. Sinjali “RRUGE NJEKALIMSHE, BALLORE” duhet të vendosen pasi të

jete në pune sinjali “DREJTIM I NDALUAR”, në krahun tjetër të hyrjes.

26. Sinjali “PARALAJMERIM SHMANGIE TE KESHILLUAR”, “AUTOMJETE NE LEVIZJE” (figura II.350) duhet të përdoren për të parasinjalizuar itinerarin e keshilluar për mjetet më të rënda se 3.5 tonë, për të shmangur në këtë mënyrë kalimin e tyre në një qendër të banuar ose pjese të saj. në pikën e devijimit duhet të përdoret sinjali “DREJTIM I KESHILLUAR PER KAMIONE” (figura II.151).

27. Sinjali “KUFIJTE E SHPEJTESISE SE PERGJITHSHME” (figura II.352) duhet të përdoret veçanërisht në afersi të hyrjeve në pikën kufitare kombetare, për të treguar kufijte e shpejtesise se përgjithshme në fuqi në Shqipëri. Emri, shenja dalluese dhe flamuri shqiptar vendosen në pjesën e sipërme të tabelës. Sinjali tregon kufijte e shpejtesise se përgjithshme, në fuqi, në rendin e mëposhtem, nga lart poshte:

- a) në katrorin e parë, kufiri maksimal i shpejtesise në qendrat e banuara;
- b) në të dytin, kufiri maksimal i shpejtesise jashtë qendrave të banuara;
- c) në të tretin, kufiri maksimal i shpejtesise në rrugët jashtëqytetese,
- kryesore; ç) në të katërtin, kufiri maksimal i shpejtesise në autostradë.

Bordi i tabelës dhe pjesa e sipërme janë me fund blu ose të gjelbërt, sipas kalimit mbi të cilin është vendosur sinjali, katrorët janë me fund të bardhë, simbolet e katrorëve të parë janë të zinj, ndërsa i dyti ka një vijë të kuqe, të pjerret.

Neni 134.

Sinjale, që japin njoftime për shërbime të nevojshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet, që japin njoftime për shërbime të nevojshme, duhet të jenë të vendosura në afersi të shërbimit të treguar, mjaft që tabela të jetë e pajisur me një shigjetë, që tregon drejtimin e duhur. Ato mund të jenë të shoqëruara me një panel tërësor, model II.1, që tregon largësinë në metra ndërmjet sinjalit dhe shërbimit të treguar. Emertimi i mundshëm mund të vihet në hapësirën nën simbol. Simbolet, që lidhen me sinjalet, për të cilat flitet në këtë nen, mund të përdoren, në forme të reduktuara, brenda sinjaleve të paralajmërimit, të paraseleksionimit, të drejtimit dhe të konfirmimit. Përmasat jepen në tabelën II.8, duke dhënë tregues të ndryshëm; për autostradat duhet të përshtaten përmasat 150cm x 225 cm, me rritje proporcionale të madhësive të tjera. Nëse shërbimi kryhet në mjedisin e autostradës, sinjalet janë me fund të gjelbërt.

2. Sinjali “NDIHME E SHPEJTE” (figura II.353) tregon një pike shëndetësore, për nderhyrjen e shpejte. Itineraret, që duhen ndjekur, duhet të sinjalizohet nëpërmjet tabelave të ngjashme të fillimit, të vendosura në kryqëzimet me të rëndësishme të rrugës kryesore.

3. Sinjali “NDIHME TEKNIKE” (figura II.354) tregon një oficinë mekanike, publike, përgjate rrugës jashtëqytetese.

4. Sinjali “TELEFON” (figura II.355) tregon një pike apo kabine telefonike publike, të vendosur përgjate rrugës jashtëqytetese.

5. Sinjali “FURNIZIM” (figura II.356 dhe II.357) tregon një impiant furnizimi me karburant, të vendosur përgjate rrugës jashtëqytetese kryesore.

6. Sinjali “NDALIM AUTOBUSI” (figura II.358) tregon pikat e ndalimit të autobusëve të transportit publik, jashtëqytetes. Hapesira blu nën kuadrin e bardhe, me simbol të zi, mund të përdoret për të treguar shërbimet në tranzit, vendmbërritjen e tyre dhe oraret e mundshëm. Nëse një hapesirë e tillë nuk është e mjaftueshme, sinjali përfshihet në një panel model II.6, me përmasat e tabelës II.9. Sinjali mund të përdoret edhe përgjate rrugëve të qytetit.

7. Sinjali “NDALIM TRAMVAJI” (figura II.359) tregon pikat ku ndalon tramvaji. Zbatohen dispozitat e pikes 6.

8. Sinjali “INFORMACION” (figura II.360) tregon një pike, ku mund të merret informacion turistik apo i çdo natyre tjetër.

9. Sinjali “HOTEL PER TE RINJTE” (figura II.361) tregon një hotel apo një bujtinë për të rinjtë.

10. Sinjali “ZONE PER PIKNIK” (figura II.362) tregon një zonë, të pajisur me tryeza, bango dhe sende të tjera të nevojshme, ku përdoruesit e rrugës mund të ndalen për të pushuar.

11. Sinjali “KAMP” (figura II.363) tregon afrimin e një strukture të tillë, të pajisur dhe të autorizuar për ngritjen e tendave nga kampistet dhe ndalimin e karvaneve dhe të autokarvaneve. Përdoret në rrugët jashtëqytetese dhe në ato qytetese, periferike. Sinjali vendoset me shpenzimet dhe nën kujdesin e drejtuesit të kampit, me autorizimin e entit pronar të rrugës.

12. Sinjali “RADIOINFORMACIONE RRUGORE” (figura II.364) u tregon udhëtarëve frekuencën e valeve në të cilat mund të marrin lajme për qarkullimin rrugor. Në autostradat sinjalet vendosen rreth 500 metra pas fundit të korsisë së rritjes së shpejtësisë së hyrjes në autostradë. Në rrugët normale vendosen rreth 1 km pas qendrave të banuara. Dhenia e informacionit dhe grumbullimi i tij kryhet me shpenzimet e entit pronar, administrues apo koncesionarit të rrugës.

13. Sinjali “MOTEL” (figura II. 365) tregon afrimin e një moteli pranë rrugës, jashtë qendrave të banuara dhe duhet të përdoret vetëm në rrugët jashtëqytetese. Në autostradë simboli mund të jetë shkruar në paralajmerimet e zonave të shërbimit.

14. Sinjalet “BAR” (figura II.366) dhe “RESTORANT” (figura II.367) tregojnë respektivisht afrimin e një bari apo të një restoranti në rrugët jashtëqytetese. Në autostradë simboli mund të shkruhet edhe në paralajmerimet e zonave të shërbimit. Keta sinjale janë të ndaluara në qendrat e banuara.

15. Sinjalet “PARKING NDERRIM MJETI” me autobusë, ose edhe tramvaje, apo metro dhe shërbime të tjera të transportit apo itinerareve kembesore (figurat nga II.368 deri II.371) tregojnë ose janë të kthyer drejt një parkingu, për nderrimin e mjetit të transportit, të vendosur dhe të parapozicionuar pranë një ndalesë apo një fillimi rrugë për mjete apo itinerare kembesore. Në zonën në të djathtë, në fund të sinjalit, mund të shkruhen treguesit kryesorë, që lidhen me vendmbërritjen apo edhe numrat dallues të linjave të transportit publik. Përmasat jepen në tabelën II.7. Mund të shtohet një panel tërësor, model II.3, me emërtimin e mundshëm të ndalimit.

16. Sinjali “MAKINA MBI TREN DHE MAKINA NE VAZHDIM” (figurat II.372

dhe II.373), i vendosur në afersi të një stacioni treni, njofton drejtuesit e mjeteve, që punojnë për transportimin e makinave, për afrimin e udhetareve. Vendoset me shpenzimet dhe nën kujdesin e entit hekurudhor, në marreveshje me entin pronar të rrugës.

17. Sinjali “MAKINA NE ANIJE” (figura II.374), i vendosur në afersi të një porti, në hyrje të një qendre të banuar, përgjate rrugës që të çon në port, tregon molin apo pikat ku makina mund të ngarkohet në traget. Vendoset përgjate itinerareve të caktuar, ose edhe brenda zonave portuale, për t’i orientuar automjetet drejt pikes së ngarkimit, në raport me vendmbërritjen e anijes. Sinjalet e vendosura brenda zones së portit duhet të përmbajne treguesin e vendmbërritjes, kur ekzistojnë pika të ndryshme ngarkimi në anije. Tregues të tilla duhet të shprehen me emrin e bankines, të vendit dhe qytetit të shkarkimit, në gjuhen shqipe dhe në gjuhen e vendit për ku do të bëhet transporti. Mund të përdoret edhe sigla automobilistike e vendit të mbërritjes, me shkronja të zeza, brenda një rrethi të bardhë. Nuk lejohet përdorimi i këtyre sinjaleve për të treguar agjenci udhetimi. Mund të shtohet një panel tërësor model II.6, atje ku ka nevojë për informacione të tjera, të nevojshme, si kompani lundruese, për molin ose pika e ngarkimit.

18. Sinjali “TAXI” (figura II.375) tregon vendndodhjen e një zone të rezervuar për ndalimin e taksive të shërbimit publik. Zona është e rrethuar me shirita të verdhë, me shenime horizontale TAXI. Përmasat normale janë 40cm x 60 cm, dhe ato të mëdha
cm x 90 cm.

19. Për të treguar “ZONAT E SHERBIMIT”, në rrugët jashtëqytetese dhe në autostrada, zbatohet një sinjal i përberë (figura II.376), ku vendosen simbole të shërbimit ekzistues, duke përdorur simbolet përkatës, të parashikuara në pikat e mëparshme. Brenda zonave mund të përdoren sinjalet me një simbol të vetëm të shërbimit, për të treguar vendndodhjen, ose edhe rrugën që duhet ndjekur për të arritur atje.

20. Sinjali “ZONE E PAJISUR ME MJETE SHKARKIMI” (figura II.377) tregon një zone të rezervuar për ndalimin dhe parkimin e autokarvaneve, e pajisur me mjedise higjieno-sanitare, e afte për të mbledhur mbeturinat organike dhe ujërat e pastra dhe të zeza, që janë depozituar në depozitën e autokarvanit apo dhe të mjeteve të tjera, që qarkullojnë në rrugë, dhe të pajisura me impiante të tilla.

21. Sinjali “POLICIA” (figurat II.378 deri II.381) tregon qendrën me të afert të një poste apo të një stacioni të shërbimit policor. Në sinjal duhet treguar vendi, rruga dhe numri i telefonit. Vendoset përgjate rrugës jashtëqytetese dhe në afersi të hyrjeve në qendrat e banuara. Sinjali ka baze të bardhë, me shkrime në të zeze dhe është me përmasa 90 x 60 cm.

3 - SISTEMI HORIZONTAL I SINJALIZIMIT

Neni 135.

Dispozita të përgjithshme për sinjalet horizontale (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Të gjitha sinjalet horizontale duhet të realizohen me materiale të tilla, që të jene të dukshme si ditën edhe natën, si kur bie shi edhe kur shtrati i rrugës është i lagur. Në rastet kushteve atmosferike të jashtezakonshme të mund të përdoren materiale të veçanta.

2. Sinjalet horizontale përdoren vetëm me një vlerë të veçantë përshkruese, kur nuk janë parashikuar sinjale të tjera, të veçanta, ose edhe për të përfshirë sinjale të tjera.

3. Sinjalet horizontale duhet të jene të realizuara me materiale të pathermueshem dhe nuk duhet të dalin me shume se 3 mm mbi sipërfaqen e shtruar të rrugës.

4. Karakteristikat fotometrike, kolorimetrike, të rreshqitjes dhe të jetegjatesise se sinjaleve horizontale, si edhe metodat e matjes të këtyre karakteristikave, vendosen nga rregullat teknike përkatëse, të miratuara me udhëzim të Ministrisë së Transportit.

5. Ngjyrat e sinjaleve horizontale janë si me poshte:

- a) e bardhe;
- b) e verdhe;
- c) e kalter;
- ç) e verdhe, e kombinuar me të zeze.

6. Përdorimi i tyre është përcaktuar për çdo kategori sinjalesh në nënet pasuese; mund të përshtaten ngjyrat e sistemit të sinjalizimit vertikal, kur këta sinjale përseriten mbi toke.

7. Nuk lejohet asnjë sinjal tjetër në rrugë përveç atyre të parashikuar nga këto norma; për treguesit, që lidhen me manifestimet në rrugë apo garat sportive, sinjalet duhet të jene të realizuar me material që fshihet dhe duhet të hiqen para se qarkullimi të kthehet në gjendjen normale.

8. Sinjalet horizontale duhet të mbahen gjithmone në gjendje pune; në rastet kur rishtrohet sipërfaqja e rrugës, ata duhet të zëvendësohen në kohën teknikisht të nevojshme. Mungesa e sinjaleve horizontale, në rast të rihapjes së trafikut, duhet të sinjalizohet, në mënyrë të përshtatshme, me sinjalin e caktuar vertikal.

9. Sinjalet horizontale, kur nuk u përgjigjen me qëllimeve për të cilat janë vene, duhet të hiqen apo prishen, në një mënyrë të tillë, të përshtatshme, që të mos shkaktojnë me pas ngatërresa me sinjalet e reja që do të vihen.

Neni 136.

Shiritat gjatësore (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Shiritat gjatësore sherbejnë për të ndare drejtimet e levizjes apo korsite, për të kufizuar rrugën ose për të orientuar mjetet drejt drejtimit të duhur. Gjerësia minimale e shiritave gjatësore, përjashtojta të aneve, është 15 cm, për autostradat dhe për rrugët jashtëqytetese kryesore, dhe 12 cm, për të gjitha rrugët e tjera.

2. Shiritat gjatësore ndahen si më poshtë:

- a) shirita ndarës, në drejtim të levizjes;
- b) shirita korsish;
- c) shiritat e aneve të rrugës;
- ç) shirita orientimi;
- d) shirita drejtues, në kryqëzim.

3. Shiritat gjatësore mund të jenë të vazhdueshme dhe të ndërprerë (figura II.415); gjatësia e pjesëve dhe e intervalëve të shiritave të ndërprerë, në vijë të drejte, janë përcaktuar në tabelën e mëposhtme:

LLOJI	PJESA E RRUGES	INTERVALI	QELLIMI I PËRDORIMIT
a	4.5 m	7.5 m	Për ndarjen e drejtimeve të levizjes dhe të korsive, në pjesët e projektuara për shpejtësi mbi 110 km/ore.
b	3 m	4.5 m	Për ndarjen e drejtimeve të levizjes dhe të korsive në pjesët ku lejohet shpejtësia e projektuar nga 50-110 km/ore.
c	3 m	3 m	Për ndarjen e drejtimeve të levizjes dhe të korsive në ato pjesë ku lejohet shpejtësi jo më shumë se 50 km/ore dhe në tunele.
ç	4.5 m	1.5 m	Për shirita, që paralajmërojnë afrimin e një shiriti të vazhdueshëm.
d	3 m	3 m	Për të kufizuar korsite e rritjes dhe të uljes së shpejtësisë.
dh	1 m	1 m	Për shiritat anësore, për ndërprerjen e vijave të vazhdueshme, që u përgjigjen hyrjeve anësore apo të rrugëkalimeve të makinave në trotuar.
e	1 m	1.5 m	Për shirita drejtues, në kryqëzime.
ë	4.5 m	3 m	Për shirita ndares të korsive të kthyeshme.

4. Në kthesa, intervalët e shiritave të tipit “a” dhe “b”, për të cilët flitet në tabelën e pikës 3, mund të reduktohen në funksion të rrezeve të kthesës deri në fund të gjatësisë të pjesës së kthesës.

5. Shtrirja e një shiriti të vazhdueshëm nuk duhet të jetë më pak se 30 m, përveç rasteve kur dy kryqëzime pasuese janë aq pranë, sa që nuk e lejojnë një gjatësi të tillë.

6. Shtrirja e shiritave gjatësore është e detyrueshme në të gjitha llojet e rrugëve, me

përrjashtim të rrugëve me sipërfaqe të papërshtatshme për vendosjen e shiriteve. Ndersa në rrugët vendore është fakultative.

Neni 137.

Shiritat ndarës të drejtimeve të levizjes (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Ndarja e drejtimeve të levizjes realizohet nëpërmjet dy ose tri shiritave të afert me ngjyre të bardhe dhe me gjeresi të barabarte; largësia ndërmjet dy shiritave të afert nuk duhet të jete me e vogel se gjeresia e njërit prej tyre.

2. Shiriti i ndarjes se drejtimeve të levizjes duhet të jete i vazhdueshem në:

- a) në rrugët me dy korsi levizjeje, për sa kohe që nuk mund të lejohet zenja, qofte edhe e çastit, e korsive plotesuese për parakalim;
- b) në afersi të pjeseve ndermjetese rrafsh;
- c) në zonat ballore;
- ç) në afersi të kalimeve të kembesoreve dhe të bicikletave;
në afersi të pjeseve të rrugës ku pamshmeria është e dobët, si nëpër kthesa dhe pjese të ngritura;
- dh) në afersi të kalimeve në të njëjtin nivel të trenit;
- a) në afersi të ngushtimeve.

3. Përgjate kthesave, në pjeset e ngritura dhe në ngushtime, të cilat nuk kane drejtim njëkalimësh të alternuar, shiriti i vazhdueshem i ndarjes se drejtimeve të levizjes duhet të kete gjatesi të tille, që të mos lejoje zenien e korsive plotesuese, për të gjithë ate pjese të rrugës, ku pamshmeria nuk është e mjaftueshme.

4. Dy shirita të afert, nga të cilet njëri është i vazhdueshem dhe tjetri i nderprere, duhet të zbatohen, në rastet kur njëra nga drejtimet e levizjes ka një largësi me pamshmeri të vogel (figurat nga II.416 deri të II.424), ose edhe për të lejuar mundesine e parakalimit të mjeteve në dalje të zonave ndermjetese (figura II.425). Gjatesia e shiritave të tillë, të afert nuk duhet të jete më pak se 30 m.

5. Në rastin e dy shiritave të afert, nga të cilët njëri është i vazhdueshem dhe tjetri i nderprere, shiriti i vazhdueshem nuk e pengon drejtuesin e mjetit, që ka kryer një parakalim të lejueshem, të rimarre pozicionin normal në rruge.

6. Dy shirita të afert, të vazhdueshem duhet të hiqen për të ndare drejtimin e levizjeve në rastet e meposhtme:

- a) në rrugët me një shtrat, me një apo dy korsi për çdo drejtim levizjeje; (figura II.426);
- b) kur dy apo me shume korsi në të njëjtin drejtim levizjeje, janë të kufizuara me shirita të vazhdueshem (figura II.426);
- c) kur ndarja e drejtimeve të levizjes nuk përkon me aksin e rrugës;
- ç) kur kemi të bejme me trafik të shperndare dhe pa konstruktin e duhur, për të lejuar siguri me të madhe qarkullimi, duke larguar dy drejtimet e levizjes.

Në kete rast, nëse hapesira ndërmjet dy shiritave është me e madhe se 50 cm, ata duhet të jene të dukshëm me vije tip zebre, për të cilin flitet në nenin 148, pika 2.

7. Në praninë e sistemeve “ë” të rregullimit të trafikut me korsitë të kthyeshme, shiritat ndares të korsive janë të ndërprerë, të tipit për të cilin flitet në nenin 136, pika 3, dhe drejtuesit e mjeteve mund të realizojnë ndërrimin e korsive, vetëm nëse kjo gjë lejohet nga sistemi i sinjalizimit semaforik.

8. Në të gjithë rastet e tjera, të paparashikuar nga ky nen, shiritat ndares të drejtimit të lëvizjes duhet të jene të ndërprerë.

9. Shiritat e vazhdueshëm mund të jene të ndërprerë në lidhjet e rrugëve apo në hyrjet anësore, mjaft që të garantohet një pamshmeri e mjaftueshme për të bërë të mundur kalimin dhe kthimin.

10. Shiritat gjatësore, të vazhdueshëm, të lidhur me shiritat të tërthortë, që shërbejnë për të kufizuar vendet e ndalimit, mund të mbikalohen për kryerjen e manovrave të ndalimit.

11. Për të paralajmëruar drejtuesit e mjeteve për afrimin e një shiriti gjatësor që ndan drejtimin e lëvizjeve, mund të përdoren shiritat gjatësore, të ndërprerë të tipit “ç”, të cilët paraqiten në tabelën e nenit 136, pika 3 të Kodit Rrugor.

Neni 138.

Shiritat e korsive (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Përcaktimi i madhësisë së korsive, e marrë si largësi ndërmjet akseve të shiritave që kufizojnë korsinë, është në vartësi të funksionit të tipit të rrugës, të tipit të automjetit në kalim dhe e rregullimit të saj. Madhësia e korsive zgjidhet në keto përmasa : 2,75 m – 3,25 m – 3,5 m – 3,75 m, ndërsa për korsitë e emergjencës madhësia zgjidhet ndërmjet 2 dhe 3,5 m.

2. Në hyrjen e kryqëzimeve të qyteteve, madhësia e korsive mund të reduktohet deri në 2.5 m, për sa kohë që keto korsitë nuk përdoren për mjete të rënda apo për transport publik.

3. Gjërësia e korsive përgjatë shtratit të rrugës duhet të mbahet e njëjte, sa më shumë që të jetë e mundur, përveç rasteve kur afrohen kryqëzimet apo vendet e sigurimit në ndalesat e tramvajeve. Në kthesa duhet të jete i realizuar një zgjerim i përshtatshëm, në funksion të tipit të mjetit në kalim dhe të rrezes së kthesës.

4. Në zonat balllore, në afërsi të kryqëzimeve, shiritat ndares të korsive të lëvizjes duhet të jene të vazhdueshëm, në pjesën që paraprin menjëherë shigjetën e ndalimit, për një gjatësi minimale prej 30 m.

5. Shiritat e korsive të rrugës, me të drejtë përparësie (për të kaluar i pari) mund të zgjaten në brendësi të zonave të kryqëzimeve, por duhet të jene të ndara. Shiritat e korsive nuk mund të jene të zgjatura, në brendësi të zonave të kryqëzimeve, për sa

kohe që ekzistojnë shiritat e drejtimit, për të cilat flitet në nenin 141.

6. Korsite e rezervuara, për sa kohe që nuk janë të mbrojtura nga elemente të ngritura mbi rrugë, janë të ndara nga korsite e tjera të levizjes nëpërmjet dy shiritave të vazhdueshëm të afert, njëri i bardhë, me gjerësi 12 cm, dhe tjetri i verdhë, me gjerësi

cm, larg njëri nga tjetri 12 cm. Shiriti i verdhë duhet të jetë i vendosur në buzë të korsise së rezervuar. (figura II.427/a).

7. Pistat e bicikletave, për sa kohe që nuk janë të mbrojtura nga elemente të ngritura mbi rrugë, janë të ndara nga korsite nëpërmjet dy shiritave të vazhdueshëm të afert; njëri i bardhë, me gjerësi 12 cm, dhe tjetri i verdhë, me gjerësi 30 cm. Largësia ndërmjet tyre duhet të jetë 12 cm. Shiriti i verdhë duhet të jetë i vendosur mbi anën e pistës së biçikletave (figura II.427/b).

Neni 139.

Shiritat anësore të rrugës (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Anet e rrugës tregohen me shirita të bardhë.
2. Shiritat anësore janë të vazhdueshëm dhe u përgjigjen korsive të emergjencës dhe bankinave; ata mund të realizohen në ato pjesë të rrugës ku nuk lejohet ndalimi.
3. Shiritat anësore janë të nderprera, në rastet e një rrugë me detyrim, për të dhënë përparësi, me degezime, me korsitë të rritjes dhe të uljes së shpejtësisë, me sheshe ose zona ndalimi dhe me rrugëkalim në trotuar të mjeteve (figura II.428/a, II.428/b, II.428/c).
4. Gjerësia minimale e shiritave anësore është 25 cm për autostradat dhe për rrugët kryesore jashtëqytetese, 15 cm për rrugët dytësore jashtëqytetese, për rrugët qytetese me kanalizime përfund, apo të lagjeve, dhe 12 cm për rrugët vendore.
5. Shiritat anësore të autostradave dhe të rrugëve kryesore jashtëqytetese, në zonat me mjegull apo në ato ku verifikohen kushte atmosferike të përseritura të ndryshueshme, mund të realizohen me elemente të tilla ndihmëse që prodhojnë efekte zanore ose që u shkaktojnë automjeteve dridhje, për të njoftuar drejtuesin e mjetit për pozicionin e tij ndaj buzës së rrugës. Një masë e tillë, duhet marrë në të gjitha ato raste kur shihet e përshtatshme. Në një rast të tillë trashësia e shiritit me elementet ndihmëse mund të shkojë deri në 5 mm. Qoftë materialet, që do të përdoren për ndërtimin e elementeve ndihmëse, qoftë forma e tyre, u nënshtrohen miratimit nga Ministria e Transportit, si dhe nga Inspektoriati i qarkullimit rrugor.

Neni 140.

Shiritat nderlidhëse (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Shiritat nderlidhës janë shirita të vazhdueshëm, të pjerret, me ngjyrë të bardhë dhe përdoren në varesi të ndryshimit të gjerësisë së karrexhates, ku ka trafik, ose të korsive.
2. Shmangia e vijave nderlidhëse ndaj aksit të rrugës nuk duhet të kalojë 5 për qind për rrugët urbane, të lagjeve dhe ato vendore dhe 2 për qind të të gjitha tipave të tjera

të rrugëve, përveç rasteve kur kjo është e pamundur për shkak të pranisë së kryqëzimeve të ngritura.

3. Vijat nderlidhese mund të kufizojnë zonat e karrexhatës, ku nuk lejohet trafiku; në kete rast, keto zona mund të vijëzohen me vija të pjerrta, në forme zebre.

4. Shiritat nderlidhese, për të ndihmuar në shmangien e pengesave në trafik apo të bankinave brenda rrugëve, duhet të jenë të realizuara siç tregohet në figuren II.430.

Neni 141.

Shiritat drejtues në kryqëzime (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Shiritat drejtuese në kryqëzime janë të tipit “e”, për të cilin flitet në tabelën e neni 136, pika 3. Ato janë të kthyera, të nderprera, me ngjyre të bardhe dhe mund të hiqen në zonat e kryqëzimeve, për të orientuar automjetet në manovrimë, sipas një trajektoreje të sakte (figurat II.431/a dhe II.431/b).

2. Shiritat drejtuese në kryqëzime mund të vendosen, gjithashtu, për të treguar kufijtë e ndalimit në kthesat e tramvajeve.

Neni 142.

Shiritat e tërthorta (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Shiritat e tërthorta, apo vijat e ndalimit, janë të vazhdueshme ose të nderprera dhe me ngjyre të bardhe. Ato të vazhdueshmet kanë gjerësi minimale 50 cm dhe përdoren nëpër kryqëzimet e pajisura me semafore, në kalimet kembesore me semafore dhe atje ku është vendosur sinjali “NDAL DHE JEP PERPARESI” (figurat II.432/a, II.432/b dhe II.432/c). Shiritat e nderprera përdoren në praninë e sinjalit “JEP PERPARESI”.

2. Vija e ndalimit duhet të hiqet me drejtim paralel me aksin e rrugës kryesore, e shumta mbi prag të kryqëzimeve, pra, në një pozicion të tillë që të lejojë marrjen me lehtësi të kthesave. Ajo duhet të hiqet, nder të tjera, në pozicion të tillë, që drejtuesi i mjetit të mundë, nëse është e nevojshme, të ndalojë në kohën e duhur para një vije të tillë dhe të ketë pamshmeri sa më të gjere për degët e kryqëzimit, duke mbajtur parasysh të gjitha kërkesat e levizjes së mjeteve të tjera dhe të këmbësoreve. Vija nuk duhet hequr në praninë e korsive të rritjes së shpejtesise.

3. Vija e ndalimit duhet të lidhe anën e rrugës me shiritin gjatesor të ndarjes të drejttimeve të levizjes, ose edhe, të rrugës njëkalimshe, me anën tjetër të rrugës. Për rrugët pa pjese sigurimi apo bankina për ndarjen e trafikut, vija duhet të përputhet me shiritin gjatesor të vazhdueshëm, në një gjatësi jo më pak se 25 m dhe 10 m, përkatësisht jashtë dhe brenda qendrave të banuara.

4. Linja e ndalimit, në prani të sinjalit JEP PERPARESI, është e përbërë nga një sërë trekëndëshash të bardhe, të vijatuar me majë të kthyer drejt drejtuesit të mjetit, që është i detyruar të japë përparësinë; keta trekëndëshat kanë një bazë me përmasa nga

40 në 60 cm dhe një lartësi nga 60 deri në 70 cm (figura II.433).

5. Në kryqëzimet e rregulluar me sinjalizime me semafore, vija e ndalimit duhet të hiqet para kalimit kembesor, në një largësi prej 1 m nga kufiri i tij (figura II. 431/a).

Neni 143.

Kalimet këmbësore (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Kalimet e kembësoreve shënohen në rrugë me vija të bardha, paralele, tip zebre, në drejtim me levizjen e automjeteve, me një gjatesi jo më pak se 2.5 m në rrugët vendore dhe në ato të lagjeve të qyteteve. Gjatesia është 4 m në rrugët e tjera. Gjatesia e hapësirës ndërmjet vijave është 50 cm (figura II.434).

2. Gjeresia e kalimeve të kembësoreve duhet të varet, gjithsesi, nga fluksi i trafikut të kembësoreve.

3. Në praninë e sinjalit NDAL DHE JEP PERPARESI kalimi kembesor, nëse ekziston, duhet të hiqet mbi vijën e ndalimit, duke lene një hapësirë të lirë të pakten 5 m. Në një rast të tillë kembësoret duhet të orientohen drejt kalimit të tyre nëpërmjet sistemeve të përshtatshme të mbrojtjes së tyre (figura II.435).

4. Në rrugët ku lejohet ndalimi, për të përmirësuar shikimin e drejtuesve të mjeteve, përballe kembësoreve që hyjnë në rrugë, kalimet kembësore duhet të paraprihen, në drejtim të levizjes të automjeteve, nga një shirit i verdhë zigzag, i tipit të përshkruar në nenin 149, pika 3 të Kodit Rrugor, me gjatësi të krahasueshme me largësinë e dukshmerisë. Mbi një shirit të tillë nuk lejohet qëndrimi (figura II.436).

Neni 144.

Kalimet për biçikleta (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Kalimet e biçikletave duhen parashikuar vetëm për të garantuar vazhdimësinë e pistave të biçikletave në zonat e kryqëzimeve.

2. Kalimet e biçikletave shënohen në rrugë nëpërmjet dy shiritave të bardhë, të nderprerë, me gjeresi 50 cm, me segmente të shkëputura me gjatësi 50 cm. Largësitë minimale ndërmjet aneve të brendshme të dy shiritave të tërthorta është 1 m për kalimet në rrugët njëkalimshe dhe 2 m për kalimet me dydrejtimeshe (figura II.437).

3. Në mënyrë të njëjte me atë që është parashikuar nga neni 145, pika 4, në rrugët ku është i lejuar ndalimi, për të përmirësuar shikimin e drejtuesve të mjeteve ndaj çiklisteve që hyjnë në rrugë, kalimet e biçikletave duhet të paraprihen, në drejtimin e levizjes së automjeteve, nga një shirit i verdhë, zigzag, i tipit të përshkruar në nenin 149, pika 3, me gjatësi të matur ndaj hapësirës së shikimit. Mbi një shirit të tillë nuk lejohet ndalimi.

Neni 145.

Shigjetat drejtuese (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Në rrugët që kane një numer të mjaftueshem korsish, për të lejuar paraseleksionimin dhe futjen e mjeteve në një kryqëzim, korsite e rezerves për manovra të caktuara, duhet të jene kundershenuara me shigjeta drejtuese, me ngjyre të bardhe.

2. Shigjeta drejtuese jane:

- a) shigjete djathtas, për korsite e caktuara për kthim djathtas;
- b) shigjete e drejte për korsite e caktuara për kalimin drejt të kryqëzimit, për të miratuar drejtimin e levizjes në rrugët njëkalimshe;
- c) shigjetë majtas, për korsite e caktuara për kthese majtas;
- ç) shigjete djathtas, e shoqëruar me shigjete drejt, për korsite e caktuara për kthimin djathtas dhe kalimin drejt të kryqëzimit;
- d) shigjete majtas, e shoqëruar me shigjete drejt, për korsite e caktuara për kthim nga e majta dhe kalim drejt të kryqëzimit;
- dh) shigjete për rihyrje.

3. Përmasat e shigjetave ndryshojne në funksion të tipit të rrugës ku zbatohen dhe përcaktohen në figurat II.438/a, II.438/b, II.438/ c dhe II.438/ç.

4. Shigjeta e drejtimit mund të përdoren edhe për të sinjalizuar drejtimet e lejuar dhe ato të ndaluar (fig.II.439).

5. Pozicioni i shigjetes brenda korsise përcaktohet në figuren II. 440.

6. Maja e shigjetes se hequr, në afersi të një vije ndalimi, duhet të jete larg prej anës së saj të paktën 5 m.

7. Intervali gjatesor mes më shumë shigjetave të barabarta, të përseritura gjate së njëjtes korsi, nuk duhet të jete me pak se 10 m. Numri i shigjetave, që përseriten, duhet të jete i matur me gjatesine e zones se paraseleksionimit dhe të hyrjes.

Neni 146.

Shkrimet dhe simbolet (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Shkrimet dhe simbolet mund të vendosen në rruge vetëm për të drejtuar dhe rregulluar trafikun. Për shkrimet duhet të përdoren shkronja alfanumerike, për të cilat flitet në tabelat II 26/a, II. 26/b, II. 26/c, II. 26/ç, që jane pjesë përberese të rregullores në fuqi.

2. Shkrimet duhet t'u referohen vetem emrave të rrugëve dhe qendrave administrative apo fjaleve lehtesisht të kuptueshme edhe nga të huajt.

3. Shkrimet duhet të jene të kufizuar në një numer minimale fjalesh dhe, për kete qëllim, duhet të shmangen fjale të tilla si “rruga”, “sheshi” apo të ngjashme me to, por që në asnjë rast mungesa e tyre të mos shkaktoje keqkuptime.

4. Shkrimet duhet të jene me ngjyre të bardhe, përjashto fjalët BUS, TRAM dhe TAXI, që duhet të jenë shkruar me ngjyrë të verdhë.

5. Shkrimet ndryshojne në varesi të tipit të rrugës ku do të vendosen, përmasat e shkronjave të veçanta dhe të numrave, janë të vendosur në tabelat nga II. 26/a deri në II. 26/d që jane pjese përberese të kesaj rregulloreje. Këto kane lidhje me tipat e ndryshem të shkronjave alfanumerike (figurat nga II. 441/a deri të II.441/f).

6. Shkronjat dhe fjalet që bejne pjese në një shkrim duhet të jene të vendosura në anën e poshtme, pingul me aksin e korsise.

7. Në rast se shkrimi përmban me shume fjale se ç’duhen shkruar në rreshta të vecante, hapësira gjatesore ndërmjet dy rreshtave nuk duhet të jete me pak se gjysma e madhësisë maksimale së shkronjës.

8. Në pranine e sinjalit vertikal NDAL DHE JEP PERPARESINE, vija e ndalimit duhet të jete e integruar me shkrimin STOP mbi rrugë. Një shkrim i tille duhet të përseritet për çdo korsi, në drejtim të levizjes se ciles i referohet Hapësira ndërmjet kufirit të siperm të shkrimit nga ana e vijes se ndalimit duhet të lëvizë nga 1deri në 3 m (fig.II.432/a).

9. Në pranine e sinjalit vertikal JEP PERPARESINE, vija e ndalimit mund të integrohet me simbolin trekëndësh, të vendosur mbi rruge (figura. II.442/a). Një simbol i tille, nëse është i vendosur, duhet të përseritet për çdo korsi, në drejtim të levizjes, së cilës, i referohet edhe kufiri i siperm i trekendeshit. Nuk duhet të jete me pak se 2 m larg nga piketakimet e trekendeshave, që përbejne vijen e ndalimit.

10. Në afersi të kalimeve hekurudhore duhet të vendoset, në përberje të sinjaleve vertikale, në çdo korsi në afersi të kalimit, një KRYQ I SHEN ANDRESE me shkronjat PL brenda tij. Ngjyra e sinjaleve të tij është e bardhe dhe përmasat përcaktohen nga figura II.443.

11. Simbolet mund të përbejne përseritje të sinjaleve vertikale apo të simboleve, me të cilat ato shprehen, veçanërisht, në pistat e kalimet e biçikletave. Aty duhet të vihet sinjali apo simboli i sinjalit RRUGEKALIM BIÇIKLETASH (figura, II.442/b). Në çdo rast ato duhet të jenë në përshtatje me tipin e rrugës, për të realizuar konceptimin e drejte.

12. Simbole apo shkrime të tjera, që nuk u kundervihen sinjaleve vertikale, mund të lejohen me miratimin e Ministrise se Transportit.

Neni 147.

Shiritat kufizuese të vendqëndrimeve ose të vendqëndrimeve të rezervuara (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Kufizimi i vendqëndrimeve kryhet nëpërmjet vijatimit në rrugë të shiritave me gjerësi 12 cm, që formojnë një drejtkëndesh, brenda të cilit duhet të parkohet makina.
2. Kufizimi i vendqëndrimeve me ane të shiritave (fig. II. 444) është i detyrueshem, kudo që keto vende janë të pozicionuar me shpine (me pjerresë 45 gradë ndaj aksit të korsisë ngjitur me vendin e ndalimit) dhe kur ato janë të pozicionuara në formë krehri (me 90 gradë ndaj aksit të korsisë ngjitur). Kufizimi është i detyrueshem kur vendet e ndalimit janë të vendosura në mënyrë gjatësore (paralelisht me aksin e korsisë, ngjitur me vendet e ndalimit).
3. Ngjyrat e shiritave të kufizimit të vendqëndrimeve janë:
 - a) e bardhë, për vendqëndrimet pa pagesë;
 - b) e kalter, për vendqëndrimet me pagesë;
 - c) e verdhë, për vendqëndrimet e rezervuara.
4. Vendqëndrimet e rezervuara duhet të kenë tregues me shkrim apo nëpërmjet simboleve, të kategorisë së mjetit për të cilin rezervohet vendi.
5. Vendet e ndalimit të rezervuar për invalidët duhet të jenë të kufizuar me shirita të verdha dhe të kundërshtuara në vendin e simbolit përkatës; ndër të tjera duhet të kenë, anash një hapësirë të nevojshme, për të lejuar hapjen e derës së mjetit, si edhe manovrën e hyrjes e daljes së mjetit, ose edhe për të lejuar daljen në trotuar (figura II. 445/a, II.445/b, II.445/c).

Neni 148.

Parasinjalizimi i ishujve të trafikut ose i pengesave, brenda karrexhates (Neni 40 i Kodit Rrugor).

1. Ishujt e trafikut rrafsh me rrugën dhe trekëndeshat e ngritur të parasinjalizimit të ishujve, duhet të shënohen me anë të vijave tip zebre, të vendosura brenda shiritave të rakordimit, për kanalizimin e mjeteve, apo ndërmjet tyre dhe bordit të karrexhates.
2. Vijat tip zebre duhet të jenë në ngjyrë të bardhë, të pjerrta, me të paktën 45 gradë, ndaj korsisë së levizjes dhe me gjerësi jo më pak se 30 cm. Hapësirat ndërmjet shiritave janë me gjerësi dyfishë ndaj gjërësive të shiritave (fig. II. 446).
3. Shiritat e rakordimit janë të bardha.
4. Në zonat e parasinjalizimit nuk lejohet qëndrimi.

Neni 149.

Shiritat e kufizimit të ndalimeve të mjeteve të shërbimit publik, kolektiv, të linjës (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Shiritat e kufizimit të ndalimeve të mjeteve të shërbimit publik, kolektiv, të linjës përbehen nga një shirit gjatesor i verdhe, i nderprere, i vendosur në një largësi minimale prej 2.70 m nga trotuari apo nga shiriti i buzës së vazhduar. Janë dy shirita tërthore të verdha, të vazhdueshme, që shkojnë vertikalisht me të meparshmit në rastet kur në vendin e ndalimit shiritat tërthore nuk janë vënë. Gjerësia e shiritave është 12 cm.

2. Zona e ndalimit është e nënndare në tri pjesë: e para dhe e fundit me gjatësi të barabartë, prej 12 m, të nevojshme për kryerjen e manovrave të afërimit në trotuar dhe për rifutjen e mjetit në rrjedhën e trafikut. Zona qendrore duhet të ketë një gjatësi minimale të barabartë me gjatësinë e mjetit me të gjatë që kryen ndalesën, të rritur me m. Pjesa e parë dhe e fundit duhet të dallohen nëpërmjet heqjes së një shiriti të verdhe, zigzag (figura II.447).

3. Mbi rrugën brenda zonës së ndalimit duhet të jete shkruar BUS.

4. Në zonat e ndalimit ndalohet ndalimi i mjeteve të tjera.

Neni 150.

Sinjalet të tjera, horizontale (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet horizontale të kantiereve disiplinohen nga neni 34.

2. Hapesirat e rezervuara për vendosjen në rruget e qytetit të kazaneve të mbeturinave të forta, fizikisht të kufizuara, duhet të sinjalizohen me një shirit të verdhë, të vazhdueshëm, gjerësia e të cilit duhet të jete 12 cm. Në pjesën e kufizimit paralel me anën e rrugës, është i ndaluar ndalimi i përhershëm.

3. Ato pjesë të rrugës, përgjate se cilave ndalimi është i ndaluar, mund të jenë të treguara me shenja horizontale, të përbëra nga segmente të alternuar, me ngjyrë të verdhe dhe të zeze, të vendosur në faqen vertikale të buzës së trotuarit (fig. II. 448).

Për sa u përket, sinjaleve të tjera horizontale, ata janë të përcaktuar në nenin 152.

Neni 151.

Sistemet praparefleksive, përbërëse të sinjaleve horizontale (Neni 40 Kodit Rrugor)

1. Sistemet praparefleksive, përbërëse të sinjaleve horizontale mund të përdoren për të përforcuar sinjalet horizontale.

2. Ata duhet ta kene trupin dhe pjesen reflektuese në të njëjten ngjyre me sinjalet horizontale, që përforcojnë.

3. Siperfaqia minimale reflektuese, për çdo faqe të përdorshme, duhet të jete 20 cm^2 .

4. Sistemet nuk duhet të dalin me shume se 2.5 cm nga rruga dhe duhet të jene të fiksuar në shtratin e rrugës, me ngjitës të përshtatshem apo me sisteme të tjere, të tilla që të mos lejojnë shkeputjen nga kalimi i mjeteve. Frekuenca e vendosjes se sistemeve duhet të jete 10 m në vijë të drejte dhe 3 m në kthese.

5. Karakteristikat fotometrike, të ngjyrës dhe të rezistences ndaj goditjeve, si edhe menyrat e tyre të matjes, jane vendosur nga disiplina teknike, e miratuar me udhezim të Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit.

Neni 152.

Sisteme të tjera për sinjalizimin horizontal (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Sisteme të tilla si perçina, pllakeza dhe mjete të ngjashme me to, duhet të vendosen rrafsh me rrugën ose paksa të nxjerra.

2. Seria e perçinave me koke të gjere apo e pllakezave mund të realizohet me çfarëdo materiali, mjaft që të jete i përshtatshem për shikimin dhe rezistentë për të shërbyer si shenje rrugore. Mund të praktikohen edhe shirita të vazhdueshme, kudo ku një gjë e tillë gjen zbatim në baze të neneve të mëparshëm.

3. Largësia ndërmjet anëve të dy elementeve pasuese të të ashtuquajturave sisteme, nuk duhet të jete më e madhe se 100 m.

4. Sistemet për të realizuar shenjat mbi rrugë miratohen nga Ministria e Transportit dhe nga Drejtoria e Qarkullimit dhe e Sigurisë Rrugore.

Neni 153.

Sinjalet horizontale, të ndaluara (Neni 40 i Kodit Rrugor)

Në rrugën e caktuar për trafik publik nuk lejohet asnje shenjë e paheqshme, përveç atyre të parashikuara nga keto norma, përjashtojë dhe treguesit, që lidhen me garat në rrugë apo me veprimtaritë sportive.

4 - SINJALET E NDRIÇUESHEM

(Neni 41 i Kodit Rrugor)

Neni 154.

Sinjalet e ndritshem të rrezikut dhe të përshkrimit (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet rrugore vertikale të rrezikut dhe ato përshkruese, mund të jene të ndriçuar në menyre transparente, mjaft që ngjyrat, format dhe përmasat, të jene ato të përcaktuara për sinjalet normale vertikale, që të sigurojnë ndriçim të njëtrajtshëm dhe të mos shkaktojnë verbim.

Neni 155.

Sinjalet e ndritshme tregues (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet rrugore të ndritshme me rendesi parësore, mund të jene të ndriçuara në menyre transparente, mjaft që ngjyrat, përmasat dhe format të jenë ato që përcaktohen për sinjalet normale vertikale, që të sigurojnë njëtrajtshmëri ndriçimi dhe të mos shkaktojnë verbim.

Neni 156.

Funksioni i fenereve semaforike (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Feneret semaforike, përjashto feneret semaforike të verdhë, të shkëlqyeshem, sherbejnë për të rregulluar, në kohe, përparimin e rrjedhes se trafikut në një kryqëzim apo në një shtrat rrugor.

Neni 157.

Feneret semaforike normale për automjetet (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Feneret semaforike normale për automjetet janë me tri ngjyra, me forme të rumbullaket, të vendosur vertikalisht në këtë menyre: e kuqja sipër, e verdha në mes dhe e gjelbërta poshtë (fig. II. 449).

2. Në rastet kur feneret semaforike normale të automjeteve janë në një trup me sinjalizimin tregues, të vendosur sipër karrexhates, pozicionimi i dritave mund të jete horizontal me driten e kuqe majtas, të verdhën në mes dhe të gjelbërtën djathtas (fig. II.232).

3. Radha e ndezjes se dritave është si me poshte:

- a) drita e gjelbërt;
- b) drita e verdhe;
- c) drita e kuqe.

4. Në rrugët njëkalimshe, të alternuara, feneri semaforik normal i automjeteve mund të jete i integruar në një dritë të dyte, të kuqe, të vendosur sipër saj, në menyre që të sigurohet sinjalizimi i kuq edhe në rastet e djegies se ndonjëres prej llampave të dritave.

Neni 158.

Feneret semaforike për automjetet e korsive (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Feneret semaforike të automjeteve për korsite janë me tri ngjyra, me formen e shigjetave të ndriçuara, me baze të zeze, të rumbullaket, të vendosur vertikalisht në këtë mënyrë: shigjeta e kuqe sipër, shigjeta e verdhe në qendër dhe shigjeta e gjelbërt në fund (figurat II. 450 dhe II. 451).

2. Radha e ndezjes se dritave tregohet në nenin 157, pika 3.

3. Feneret semaforike të korsive përdoren vetëm kur në rrugë ka korsitë të specializuara për manovra në drejtimet e treguara nga shigjetat dhe vetëm nëse e kërkojnë nëndarjet e rrjedhes së trafikut në zonat semaforike.

4. Shigjetat mund të kenë çdolloj pjerresie, mjaft që t'i përgjigjen degezimit të kryqëzimit ku do të shkojë automjeti.

5. Në kryqëzimet e rrugëve, që formojnë kend të drejte, kur ekziston një korsitë e përzier për dy manovra, shigjetat përkatëse, të ngjyrosura mund të shkrihen në një dritë të vetme.

Neni 159.

Feneret semaforike për mjetet e transportit publik (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Feneret semaforike për mjetet e transportit publik (figurat II. 452 dhe II. 453) janë të caktuara pikërisht vetëm për këto lloje mjetesh dhe mund të jenë me tri apo me shumë ngjyra, sipas simboleve:

- a) vijë e bardhë horizontale në sfond të zi;
- b) trekëndesh i verdhë, me majë të kthyer lart, në sfond të zi;
- c) vijë e bardhë vertikale, me sfond të zi;
- ç) vijë e bardhë, e pjerret djathtas, në sfond të zi;
- d) vijë e bardhë, e pjerret majtas, në sfond të zi.

2. Vendosja e dritave është vertikale: vija e bardhë horizontale lart, trekëndeshi i verdhë në qendër dhe vija e bardhë vertikale në fund. Vijat e bardha, të pjerrta, kur janë të nevojshme, duhet të vendosen në fund, për të zëvendësuar dritën me vijë të bardhë vertikale ose edhe në lartësinë e saj, përkatësisht në të djathtë për dritën që flitet në shkronjën “ç” dhe në të majte për dritën për të cilën flitet në shkronjën “d”, pikës 1.

3. Rradha e ndezjes së dritave është si më poshtë:

- a) vija e bardhë vertikale ose e pjerret djathtas ose e pjerret majtas;
- b) trekëndeshi i verdhë;
- c) vija e bardhë horizontale.

4. Feneret semaforike për mjetet e transportit publik përdoren vetëm kur feneret normale të automjeteve apo të korsive mund të shkaktojnë konfuzion në afërsimin e korrenteve të ndryshme të trafikut të automjeteve.

Neni 160.

Feneret semaforike për kembesoret (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Feneret semaforike për kembesore janë të caktuara për të rregulluar kalimet e semaforizuara të kembesoreve. Ato janë me tri ngjyra dhe kanë simbolet si vijon:

- a) kembesor i kuq në sfond të rrumbullaket, të zi; figura e kembesorit është në pozicionin prites;
- b) kembesor i verdhe në sfond të zi, të rrumbullaket; figura e kembesorit është në pozicionin prites;
- c) kembesor i gjelbërt në sfond të zi të rrumbullaket; figura e kembesorit është në pozicionin levizës.

2. Vendosja e dritave është vertikale: kembesori i kuq lart, i verdhi në qendër dhe i gjelbërt poshtë (figurat II. 454 dhe II. 455).

3. Radha e ndezjes së dritave është si më poshtë:

- a) kembesori i gjelbërt;
- b) kembesori i verdhe;
- c) kembesori i kuq.

4. Koha e boshatisjes të kalimit kembesor është kundertreguar nga një kohe e shkurtër, me dritën e verdhe, e mjaftueshme që kembesoret të boshatisin kalimin, para se të ndizet drita e gjelbërt për mjetet që vijnë përbri tyre.

5. Sinjalizimet për të verbërit të parashikuara në nenin 41, pika 5 i Kodit Rrugor, janë në tri faza:

- a) leshim tingulli të ndërprerë me frekuencë 60 impulse nga minuta e parë, që tregon rrugë të lirë, në sinkronizim me dritën e gjelbërt;
- b) leshim i një tingulli me 120 impulse në minutin e parë, që tregon ndalim ose boshatisje të kalimit kembesor, nëse ai ka qëne i zënë, në sinkronizim me dritën e verdhe;
- c) mungesë tingulli që tregon, ndalim në sinkronizim me dritën e kuqe.

6. Sinjalizimi për të cilin flitet në pikën 5 mund të jetë me funksion të vazhdueshëm ose mund të komandohet. Në rastin e parë radha e fazave përseritet për çdo cikël semaforik. Në të dytin praktikohet vetëm njëherë, në ngjashmëri me ciklin e parë të përdorur pas komandës.

7. Niveli i leshimit të tingujve duhet të jetë përshtatur për çdo impiant, në mënyrë që, duke marrë si bazë tingullin më të ulët, të jetë lehtësisht i kapshëm, pa shkaktuar shqetësime.

Neni 161.

Feneret semaforike për biçikletat (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Feneret semaforike për biçikleta janë të caktuar posaçërisht për rregullimin e kalimeve të semaforizuara të biçikletave. Ato janë me tri drita, me simbolet e mëposhtme:

- a) biçiklete e kuqe, në një sfond rrethor të zi;
- b) biçiklete e verdhe, në një sfond rrethor të zi;
- c) biçiklete e gjelbërt, në një sfond rrethor të zi.

2. Pozicioni i dritave është vertikal:

biçikleta e kuqe lart, biçikleta e verdhe në qendër dhe biçikleta e gjelbërt poshtë (figura II.456 dhe II.457).

3. Radha e ndezjes së dritave është si më poshtë:

- a) biçikleta e gjelbërt ;
- b) biçikleta e verdhe;
- c) biçikleta e kuqe.

4. Feneret semaforike për biçikleta përdoren vetëm për rrugëkalimet e biçikletave. Në mungesë të rrugëkalimeve të tilla përshtaten feneret normale të këmbësorëve, për sa kohë që çiklistet duhet të ndjekin të njëjten rrugë me këmbësoret.

Neni 162.

Fenerët semaforike për automjete në korsitë e kthyeshme (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Feneret semaforike për automjetet në korsitë e kthyeshme kanë qëllim që të lejojnë nderrimin e drejtimit të lëvizjes në korsitë të caktuara, të një rrugë të ndarë në tri ose më shumë korsitë, ose edhe në vendkalime të stacioneve të autostradës, si edhe, përgjithësisht, në barrierat e kontrollit dhe të pagimit të taksave. Këta fenerë të tilla duhet të jenë të vendosur horizontalisht, sipër korsitë të lëvizjes së cilës i referohen dhe tregojnë dritat:

- a) dritë e kuqe në formë X-i, me sfond të zi, vendosur majtas;
- b) dritë e gjelbërt, në formë shigjete vertikale, në sfond të zi, me majë të kthyer poshtë, vendosur djathtas.

2. Në rastet e rrugëve të ndara në tri apo më shumë korsitë, nga të cilat ato qëndroret janë të kthyeshme, dy dritat, për të cilat flitet në pikën 1, duhet të jenë të integruara në një dritë në formën e shigjetës së verdhë, me sfond të zi, shkelqyese, e shmangur drejt fundit, djathtas ose majtas. Kjo shigjetë ka qëllim t'i tregojë drejtuesit të mjetit detyrimin për të braktisur korsitë në të cilën ndodhet, duke u zhvendosur drejt drejtimit të treguar nga shigjetat e verdhë, shkelqyese (figurat II. 458 dhe II. 459).

3. Të pakten njëri nga të dy feneret, për të cilat flitet në pikën 1, shkronjat “a” dhe “b”, duhet të jenë të vendosur edhe mbi korsitë e pakthyeshme, në përputhje me drejtimin e lëvizjes.

Neni 163.

Feneret semaforike të verdhë, të shkelqyeshme (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Feneret semaforike të verdhë, të shkelqyeshme (fig. II. 460) janë tri tipesh:

- a) një dritë e shkelqyeshme, e rrumbullakët;
- b) një dritë e shkelqyeshme rrumbullake, me simbolin e këmbësorit në ngjyrë të verdhë, me sfond të zi, në pritje të lëvizjes;
- c) një dritë e shkelqyeshme rrumbullake, me simbolin e një biçiklete në ngjyrë të verdhë, me sfond të zi.

2. Dritat, për të cilat flitet në piken 1, shkronja “a”, mund të jene të vendosura në kryqëzimet apo në pikat e rrezikshme, ku kerkohet të tërhiqet vemendja e drejtuesve të mjeteve, duke i ftuar ata të ulin shpejtesine dhe të tregojne një kujdes të vecante. Mund të jene, gjithashtu, të vendosura brenda sinjalit të rrezikut SEMAFOR, me diameter të barabarte me ate të diskut të verdhë, të përfshirë brenda tij.

3. Dritat, për të cilat flitet në piken 1, shkronja “b” dhe “c”, duhet të jene të vendosura në impiantet semaforike, në rastet kur aty mund të kete përplasje ndërmjet mjeteve që kryejne një manover kthese nga e djathta dhe kembesoreve apo çiklisteve, që kalojne në kalime të kunderta me korsine, ku po kryhet manovra e kthimit djathtas e mjeteve.

4. Gjate periudhes se ndezjes se dritave të verdha, për të cilat flitet në piken 1, shkronjat “b” dhe “c”, mjetet në manover kthese në kryqëzimin e semaforizuar, mund të procedojne duke u dhene përparesine kembesoreve dhe çiklisteve, që kalojne në kalimin e kundert me korsine ku po kryhet manovra e kthimit.

Neni 164.

Feneret semaforike, të veçantë (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Feneret semaforike, të veçantë (fig. II. 461) jane:

- a) një drite e kuqe, e rrumbullaket, e shkelqyeshme;
- b) dy drita të kuqe, të rrumbullaketa, të vendosura horizontalisht ose vertikalisht, që shkelqejne “ndizeshuaj”;
- c) fener semaforike, i “vales së gjelbërt”.

2. Feneret, për të cilet flitet në piken 1, shkronjat “a” dhe “b”, përdoren vetem për rastet e meposhtme : në kalimet rrafsh, me ose pa barriere, në hyrjet e urave portative të hyrjes se anijeve në traget dhe në rrugët ku është e nevojshme të ndalet trafiku kur afrohen avione, që ulen ose ngrihen.

3. Gjate periudhes se ndezjes se dritave, për të cilat flitet në piken 1, shkronjat “a” dhe “b”, mjetet nuk duhet ta kapercjehin vijen e ndalimit. Në mungesë të vijave të tilla, mjetet nuk duhet të bllokojne zonen e kryqëzimit dhe as kalimin kembesor përballë. Ato nuk duhet të tejkalojne sinjalin, duke krijuar mundësinë të shërbejë edhe kur dritat të fiken, mjetet të vazhdojne rrugën.

4. Feneret, për të cilet flitet në piken 1, shkronja “c”, jane me një ose disa drita të rrumbullakta. Ato shënojnë me numra të bardhe në sfond të zi, treguesit që lidhen me shpejtesine, e shprehur kjo në kilometra në ore, e koordinimit të impianteve semaforike të një itinerari.

5. Feneret, për të cilet flitet në piken 1, shkronja “c”, mund të përshtaten në itineraret që përmbajne me shume kryqëzime semaforike dhe që jane të koordinuara ndërmjet tyre, dhe që vendosen në degezimet e daljes nga kryqëzimi.

6. Sinjalet e dhena nga dritat, për të cilat flitet në piken 1, shkronja “c”, i keshillojne drejtuesit e mjeteve, në dalje të degezimit të kryqëzimit ku është vendosur feneri, shpejtesine që duhet mbajtur, në përputhje me të gjitha normat të tjera që duhen

respektuar, me qëllim që të mund të gjejne rrugën e lire në kryqëzimin pasardhës, të semaforizuar.

Neni 165.

Përmasat dhe ndriçimi i dritave semaforike (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Përmasat e dritave janë si rregull me diametër 200 mm. Mund të lejohet, gjithashtu, përdorimi i dritave me diametër 300 mm, edhe kur përdoret vetëm drita e kuqe. Përdorimi i dritave me diametër 300 mm nuk lejohet për feneret semaforike të mjeteve të transportit publik, për feneret e kembesoreve, të bicikletave, për feneret e përcaktuar në nenin 163, pika 1, shkronja “b” dhe “c” dhe për feneret e caktuara në nenin 164, pika 1, shkronja c). Dritat e fenereve semaforike të mjeteve për korsite e kthyeshme kanë diametër, maksimumi, deri në 600 mm.

2. Ndriçimi i dritave semaforike duhet realizuar me sisteme të përshtatshme, për të garantuar një fotometri të qëndrueshme dhe të dukshme qarte, të njëtrajtshme dhe pa fenomene verbimi. Dritat duhet të jenë lehtësisht të dallueshme nga një largësi, minimumi e barabartë me 75 m për dritat me diametër 200 mm dhe 125 m për dritat me diametër 300 mm. Vlerat minimale të intensitetit të dritës, të matura në kushte normale mbi aksin optik të sistemit, duhet të mbahen jo më pak se 100 qirinj, për dritat me diametër 200 mm dhe 200 qirinj, për dritat me diametër 300 mm.

3. Lejohet përdorimi i sistemeve të përshtatshme për të shmangur të ashtuquajturin “efekti fantazem”, pra reflektimin e dritës së diellit në pjesën e jashtme të fenerit, kur ai është i fikur.

4. Dritat semaforike duhet të jenë të pajisura me pamje të mire dhe të frytshme, të përshtatshme për të lejuar pamshmerinë në çdo kusht të dritës, mjaft që të mos pengojnë që drejtuesit e mjeteve të shohin dritat semaforike, të orientuara drejt detyrimeve të tjera.

Neni 166.

Vendosja e fenereve semaforike (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Feneret semaforike të automjeteve vendosen në shtylla, në anën e djathtë të rrugës, mbi trotuar, ose edhe mbi bankinat përballë, të orientimit të trafikut dhe shpërndarjes së tij.

2. Në rastin e korsive të specializuara, feneret semaforike duhet të jenë të vendosur, sa më shumë të jete e mundur, në shtylla, në anën e djathtë të korsive.

3. Feneret semaforike të automjeteve mund të jenë të përseritur në anën e majtë të rrugës, ose edhe të korsive apo korsive të levizjes, të cilave u referohen, mjaft që të jenë të vendosur në shtyllat që ndodhen brenda objekteve, si në trotuar ose në bankinat e orientimit dhe të shpërndarjes së trafikut. Në rrugët njëkalimshe, të përbera nga dy apo më shumë korsitë, feneret semaforike duhet të përseriten në anën e majtë të rrugës.

4. Feneret semaforike për automjetet mund të përseriten përballë zones së daljes nga

kryqëzimi, për të përmiresuar pamshmerine e sinjaleve semaforike, mjaft që ato të mos shkaktojnë ngaterrime ndaj rrjedhave të trafikut, që nuk kane lidhje me to.

5. Feneret semaforike për automjete duhet të përseriten mbi rruge, në rrugët me tri apo me shume korsie me të njëjtin drejtim levizjeje, në rrugët me peme, me dy apo me shume korsie në të njëjtin drejtim levizjeje, në rrugët që rrihen nga një trafik i dendur apo në rrugët ku përdoret një shpejtesi e madhe levizjeje.

6. Feneret semaforike të automjeteve, të vendosur mbi rruge, duhet të jene mundësisht në mes të korsise apo korsive, të cilës apo të cilave u referohen dhe, mbi rrugët për të cilat flitet në piken 5. Ato duhen vënë në një panel me kontrast, me sfond të zi dhe me buze të bardha (fig. II. 462).

7. Feneret semaforike për kembesoret duhet të vihen në shtyllat e vendosura në trotuar apo në pjesën e bankinave të orientimit dhe të sigurimit, në menyre që të mos krijojnë konfuzion gjatë vershimit të kembesoreve.

8. Shtyllat e mbështetjes të fenereve semaforike duhet të jene të vendosura përtej vijes së ndalimit, në drejtim të levizjes, në një largësi të tille që të lejojnë pamjen e sinjaleve nga drejtuesit e mjetit të pare, të ndalur në përputhje me vijën e ndalimit.

9. Lartesia e vendosjes të fenereve semaforike, të vendosur mbi trotuar apo në bankinat e orientimit dhe të sigurimit, duhet të jete jo me pak se 2 m dhe jo me shume se 3 m, nga pjesa e poshtme e fenerit, të matura nga shtrati i trotuarit apo i bankines së orientimit dhe sigurimit apo shperndarjes së trafikut.

10. Lartesia e vendosjes së fenereve semaforike, mbi rruge, duhet të jete 5.1 m - 6 m nga ana e poshtme e fenerit apo ajo e panelit të kontrastit, apo e sinjalit tregues, ku është vendosur feneri, të matura nga shtrati i rrugës.

11. Dritat e fenereve semaforike për automjetet, të varura mbi rruge, duhet të jene vendosur vertikalisht. Në rastet e veçantë, për të kufizuar lartesine e vendosjes, mund të vendosen horizontalisht, në menyren si vijon: drita e kuqe nga e majta, e verdha në qendër dhe e gjelbërta nga e djathta.

12. Dritat semaforike, të vendosura anash korsive të levizjes, mund të jenë të përseritura në të njëjtin rend, por me përmasa format me të vogla, me diameter jo me të madh se 9 cm, lartesi rreth 1.3 m, përgjate shtylles mbështetëse, me drejtim nga aksi optik indriçimit, mundësisht me kend, për të përmiresuar pamshmerine nga drejtuesit e mjeteve të ndalura në pozicionin e pare, pas vijes së ndalimit. Kjo lloj drite mund të vendoset vetem në praninë e fenereve vertikale normale, për të mos i shkaktuar përdoruesve të rrugës konfuzion.

Neni 167.

Orari i funksionimit të impianteve semaforike (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Funksionimi i impianteve, me kohe të fiksuar, është i ndaluar nga ora 23.00 deri në 00. Shkelja e këtij orari lejohet për ato impiante të komanduara automatikisht nga mjetet, për ato “me kerkim”, që vihen në veprim nga kembesoret dhe për ato të koordinuara apo me shume programe, për të cilat është parashikuar një program i

veçantë naten, me kohezgjatje të kufizuar sa cikli semaforik.

2. Kur verifikohen kushte të veçanta qarkullimi, me flukse të trafikut të dendur, apo prania e rrugëve njëkalimshe të alternuara apo e punimeve në vazhdim dhe të tilla gjera të ngjashme, lejohet funksionimi i impianteve semaforikë edhe në harkun kohor 00-7.00.

3. Gjate periudhes se fikjes, ditën apo nates, impianti semaforik duhet të jete gjithmone i parasinjalizuar në largësi të përshtatshme, nëpërmjet sinjalit ballor SEMAFOR (figurat II. 31/a dhe II. 31/b).

Neni 168.

Sinjalet e ndritshme të veçanta (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e ndritshme, të veçanta janë:

- a) sinjalet me mesazh të ndryshueshem;
- b) kolonëzat e ndriçueshme dhe sinjalet e futura brenda në rrugë apo në anë të trotuareve, të bankinave të orientimit, të shperndarjes dhe të sigurimit.

2. Përdorimi i sinjaleve me mesazh të ndryshueshem lejohet vetem për t'i dhene përdoruesit sinjale të nevojshme për drejtimin e mjeteve apo sinjale të rrezikut dhe të përshkrimeve, në varësi të vendeve ku sinjale të tilla mund të ndryshojne në kohe.

3. Përmasat, ngjyrat dhe format e sinjaleve të mesazheve të ndryshueshme, duhet të jene ata që përkojne me sistemin vertikal të sinjalizimit, edhe kur jane të realizuara me pika të nderprera apo në menyre të nderprere.

4. Sinjalet ndriçuese, me mesazh të ndryshueshem duhet të jene të shikueshem në çdo shtate të drites se mjedisit dhe nuk duhet të provokojne verbim.

5. Kolonezat ndriçuese me drita të verdha duhet të kene një lartesi jo me pak se 1 m dhe duhet të jene të rezervuara posaçërisht për të treguar pranine e bankinave të sigurimit, të ishujve të trafikut për kanalizim ose ndarje trafiku. Ato mund të jene të integruara me dritat semaforike të verdha ndriçuese dhe me përdorim reflektues.

6. Është e ndaluar vendosja e kolonezave ndriçuese me drita të verdha, që përkojne me hyrjen në stacionet e furnizimit me karburant dhe në stacionet e sherbimit.

7. Kolonezat apo sistemet e tjera ndriçuese, të vendosura për të treguar hyrjen në stacionet e furnizimit, duhet të jene të ngjyrosura me shirita horizontale, bardhekalter.

8. Anet e rrugës dhe shiritat ndriçuese, të vazhdueshme të mesit të rrugës, mund të dallohen nëpërmjet sistemeve ballore, me dritën e vet, të futur në rrugë dhe të kthyer në drejtim të ardhjes se mjetit.

9. Perimetri i balleve të bankinave të sigurimit, të bankinave të orientimit apo të ngjashme me to, mund të sinjalizohet edhe nëpërmjet dispizitiveve ballore, me driten e vet të verdhe ose me drite të verdhe reflektuese, të zbatuar në pjesen vertikale të buzës rrethuese.

Neni 169.

Frekuenca e dritave sinjalizuese (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Frekuenca e dritave sinjalizuese nuk duhet të jete me pak se 50 here në minute dhe jo me shume se 80. Dy kohet NDEZJA dhe SHUARJA, që përbejne ciklin, duhet të kene kohezgjatje të barabarte.

5 - SINJALET PLOTESUESE

(Neni 42, i Kodit Rrugor)

Neni 170. Veçorite dhe ndarja (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Në baze të nenit 42, pika 1, e Kodit Rrugor, jane sinjale plotesuese sistemet dhe mjetet sinjalizuese, të përshtatshme për t'u dhene drejtuesve të mjeteve informacionin e dobishem, në varesi të trajektores së levizjes, në situata të ndryshme të rrugës dhe në kapjen e pengesave, të vendosura në afersi ose brenda rrugës, mjaft që të jenë të përshtatshëm për të përforcuar frytshmërinë e shenjave normale në rrugë.

2. Sinjalet plotesuese ndahen në sinjale:

- a) shmangëse normale, anësore;
- b) shmangëse të veçanta;
- c) mjete dhe sisteme për të sinjalizuar pengesat;
- ç) ishuj trafiku.

Neni 171.

Shmangësit normale, anësore (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Shmangësit normale, anësore (fig. II. 463) duhen vendosur përgjate atyre segmenteve rrugore, jashtë qendrave të banuara, ku shpejtesia vendore zotëruese, drejtimi planoaltimetrik apo kushtet klimaterike vendore, e bejne të nevojshme pamjen në largësi të ecurisë se aksit të rrugës.

2. Në pjese të ngjashme të rrugës vendosja e shmangësve duhet të jete e vazhdueshme, duke shmangur vendosjen e parregullt dhe duke përdorur të njëjtin shmangës.

3. Shmangësit duhet të kene një hapësire të njëjtë ndërmjet tyre, e cila të jetë në vije të drejte, maksimumi 50 m dhe e vendosur në kthese sipas një kriteri të ndryshem, në varesi të rrezes se ktheses. Hapësirat e vendosjes duhet të jene, sa me shume që të jetë e mundur, të njëjta në të njëjten pjese të rrugës, në menyre që të përbejne një orientim optik, homogjen.

Me poshte, me tregues, po japim tabelën e hapësirave respektive:

Rrezja e ktheses (ne metra)	Hapesira gjatesore (ne metra)
Deri në 30	6
Nga 30 ÷ 50	8
Nga 50 ÷ 100	12
Nga 100 ÷ 200	20

Nga 200 ÷ 400	30
Mbi 400	Hapësira përshtatur në vije të drejte

Hapesira duhet të jete e reduktuar në menyre të përshtatshme edhe në vije të drejte, në zonat që zakonisht, janë me mjegull.

5. Duhet të jene të vendosur në kufijte e jashtem të bankinave dhe jo me pak se 50 cm nga ana e jashtme e rrugës.

6. Lartesia jashte rrugës e shmangësit duhet të jete e përfshire ndërmjet 70 dhe 110 cm, prerja parapëlqehet të jete në forme trapezi me cepa të rrumbullakosur. Duhet të brendashkruhet në një drejtkendesh, me përmasa 10 x 12 cm, brinja e vogel e të cilit të jetë paralel me aksin e rrugës.

7. Shmangësit duhet të jene me ngjyre të bardhë dhe fasha të zeza, të larte 25 cm, të vendosur në pjesën e sipërme, në të cilën duhet të jenë futur elementet reflektues, të kthyer drejt rrjedhës se trafikut përkatës, në menyren si vijon:

a) në rrugë të zakonshme apo në rrugë njëkalimshe: në shmangësin djathtas, duhet të shfaqet një element i vetem reflektues me ngjyre të verdhe, me siperfaqe minimale 60 cm^2 ; në shmangësin majtas duhet të shfaqen dy elemente reflektues, të verdhe, të vendosur vertikalisht dhe mundesisht larg njëri-tjetrit, secili me siperfaqe aktive minimale prej 30 cm^2 .

b) në rrugët me dy drejtime levizjeje: në krahun e djathte duhet të shfaqet një element reflektues, me ngjyre të kuqe, në krahun e majte duhet të shfaqet një element reflektues, i bardhe; të dy elementet reflektues duhet të kene një siperfaqe minimale prej 60 cm^2 .

8. Materiali dhe veçorite duhet të jene të tille që të mos përbejnë rrezik në rast përplasjeje të mjeteve.

9. Veçorite, fizike dhe kimike, e materialeve që përdoren për ndërtimin e shmangësve normale, përmasat dhe forma e tyre, si dhe kërkesat fotometrike dhe kolorimetrike të elementeve reflektues, janë vendosur sipas rregullave teknike, të miratuara me udhëzim të Ministrise Puneve Publike dhe Transportit.

10. Në praninë e barrierave të sigurimit, të mureve, parapeteve apo pengesave të tjera, shmangësit mund të zevendesohen me elemente reflektues, të fiksuar në objekt, që kane të njëjtat përmasa dhe veçori, të vendosura dhe në faqen e barrieres apo mbi të. Është mire që largësia nga toka e elementeve reflektues të jete e njëjte me të atyre të futur në shmangësit normale.

Neni 172.

Shmangësit e veçantë (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Shmangësit e veçantë të cilët tregohen më poshte, përdoren si sisteme të përhershëm, në rastet e parashikuara në këtë nen:

- a) shmangës për tunele
- b) shmangës për rruge malore
- c) shmangës për kthesa të ngushta apo sheshe kthimi
- ç) shmangës për kryqëzime në forme “T”
- d) shmangës në formen e ktheses
- dh) shmangës të hyrjeve
- e) sisteme ndriçues të kufizimit

2. Shmangësit e veçantë, të përkohshëm përdoren në zonat e kantierëve apo të devijimeve, të shkaktuara nga punimet në vazhdim dhe kanë veçori dhe forma zbatimi të përcaktuara në nenin 33.

3. Shmangësit e veçantë të përhershëm, për të cilët flitet në piken 1, kanë tipa dhe norma përdorimi si vijon:

a) Shmangësit për tunele (fig.II. 464).

Jane të detyrueshem në tunelet e pandriçuara dhe në ato në vije të drejte dhe rekomandohen në të gjitha tunelet, të pakten në 100 metrat e para të tyre. Përbehen nga panele reflektuese me përmasa 20 cm në baze dhe 80 cm lartësi, me ngjyre të verdhe. Nëse tuneli është me dy drejtime levizjeje, panelet duhet të jene dyfaqesh. Panelet duhet të jene fiksuar në një menyre të tille që të mos lejoje ndryshimin e tyre me kalimin e kohës. Në prani të barrierave të sigurimit, nuk duhet të dalin nga vëllimi i barrierës drejt rrugës. Largësia ndërmjet paneleve duhet të jete, maksimumi, 20 m. Një largësi e tille duhet të reduktohet, sipas rastit, minimale, në 8 m, nëse tuneli është me kthesë dhe në afërsi të hyrjeve, vetem për 10 metrat e para. Shmangësit e veçantë për tunelet mund të zbatohen kur është nevoja edhe për të theksuar devijime apo ngushtimet e përhershme të rrugës.

b) Shmangësit për rrugët malore (fig. II. 465)

Duhet të përdoren në ato rruge ku bie shume bore. Vendosja e tyre duhet të jete në menyre të tille, që, edhe në praninë e bores se madhe, të jete i dallueshem shtrati i rrugës. Mund të realizohen me materiale dhe seksione të ndryshme, mjaft që të jene në gjendje që t’u rezistojne kushteve të veçanta të malit dhe kushteve që krijohen kur pastrohet bora. Shmangësi, lartësia e të cilit duhet zgjedhur në menyre që të mos mbulohet nga trashësia e bores, duhet të kete shirita të alternuar, secila me lartësi 50 cm, me ngjyra të verdha dhe të zeza. Të pakten njëri nga shiritat duhet të jete i realizuar me celuloid reflektues, me ngjyrën të verdhe.

Shmangësi i kthesave të ngushta apo i shesheve të kthimit (fig. II. 466)

Tregon ecurinë e një kthese të ngushte, ose edhe një shesh kthimi. Sinjali përbehet nga një panel kenddrejt, i vendosur horizontalisht, ku në sfond të zi është vizatuar një shigjetë me majë të bardhë, të kthyer në drejtim të levizjes se mjeteve, të cilave u referohet.

Në rrugët jashtëqytetëse ku sinjali është i detyrueshëm në të gjitha kthesat me rreze me të vogël se 30 m dhe me një ecuri të tillë, që shkakton mungesën e shikimit. Një panel i tillë vendoset në anën e jashtme të kthesës, në pozicion mesor dhe në kënd të drejtë me shikimin e drejtuesve të mjeteve të cileve u referohet. Në rrugët me dy drejtime levizjeje sinjalet në fjalë duhet të vendosen të kthyer nga çdo drejtim levizjeje, në mënyrë që të jenë të shikueshme vetëm nga ana e drejtuesve të mjeteve, të cilave u referohen.

Përmasat janë:

1- normal: 60 x 240 cm

2- i madh: 90 x 360 cm

Lartësia e vendosjes caktohet sipas rastit, formsë së vendeve dhe altimetrisë, në mënyrë që paneli të bierë sa me shumë që të jete e mundur brenda konit të shikueshëm nga drejtuesit e mjeteve.

ç) *Shmangësi për kryqëzimet në formë "T" (fig. II. 467)*

Duhet të vendoset përballë degës së kryqëzimit që nuk vazhdon, nën grupin e sinjaleve të drejtimeve, atje ku ka, dhe të jete në pozicion paralel me rrugën që vazhdon. Përbehet nga një panel kënddrejtë, i vendosur me krahun e madh horizontal, ku është, në sfond të zi, vizatuar një shigjete me majë të bardhë, të kthyer nga të dyja drejtimet e jashtme. Ky sinjal është i detyrueshëm, sepse është i vetmi sistem i një pike të tillë anomalish. Përmasat janë:

a) normal: 60 x 240 cm

b) i madh: 90 x 360 cm

Shmangës sipas formsë së kthesës (fig. II. 468)

Quhen të tillë ata shmangës që ndjekin, për një cope rruge, formën e kthesave të ngushta. Zbatohen në seri, me shumë elemente, për të theksuar krahun e jashtëm të kthesës me rreze me të madhe se 30 m dhe kthesat e autostradave, kur është e nevojshme, për të përmirësuar shikimin e ecurisë së rrugës në largësi. Këta shmangës përbehen nga një panel katror, me përmasa 60 x 60 cm, në rrugë të zakonshme dhe 90 x 90 cm në autostrada dhe në rrugët jashtëqytetëse kryesore, në të cilin është vizatuar, në një sfond të zi, një shigjete të bardhë me majë. Hapësira gjatësore ndërmjet elementeve është maksimalja e atyre të parashikuara në tabelën e mëposhtme. Ajo duhet të jete e tillë që, në çdo rast, të paktën tre shmangës duhet të jenë të shikueshme brenda konit të shikueshëm nga drejtuesit e mjeteve.

Rrezja e kthesës (metra)	Hapësira gjatësore (metra)
30 ÷ 50	8
50 ÷ 100	12
100 ÷ 200	20
200 ÷ 400	30
> 400 (kur është e nevojshme)	30÷50

dh) *Shmangësi i hyrjeve (fig. II. 469)*

Për kërkesa të veçanta të qarkullimit mund të vendosen tableza, me sipërfaqe anësore të vijezuar me të bardhë dhe të kuq, me lartësi 20 cm. Seksioni i këtyre tabelave mund të jete i rumbullaktë, katror, drejtkëndesh ose trekëndesh. Ky tip shmangësi përdoret për të kufizuar të dyja krahët e hyrjeve dytesore të rrugës, që mund të mos jenë të parasinjalizuara, dhe ato që, për shkak të pozicionit të tyre të veçantë, janë të vështira për t'u parë.

Tabelezat mund të kenë lartësi minimale 1m nga toka, seksion të përshtatshëm, për të garantuar një shikim të mirë në largësi, dhe të jenë tërësisht reflektuese.

e) Sistemet e shmangies së ndriçuar

Kthesat, pikat kritike dhe anomalitë e tjera rrugore mund të theksohen me sisteme të shmangies së ndriçuar, mjaft që ngjyrat, format dhe menyra e përdorimit të garantojnë njëtrajtshmëri në ndriçim dhe të shmangë verbimin. Sisteme të tilla iu nënshtrohen miratimit nga Ministria e Transportit dhe nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, e cila autorizon përdorimin e tyre për raste të veçanta.

Neni 173.

Sistemet e sinjalizimit të pengesave (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Pengesat, anomalitë dhe pikat kritike të rrugës, kur nuk janë të shmangshme, duhet të sinjalizohen, në të gjithë rastet kur gjykohej e nevojshme, për shkak të pozicionit të tyre, për të shtuar pamshmerinë, veçanërisht gjatë natës.

2. Pengesat, pranë ose brenda rrugës, që përbejnë ngushtim të hapësirës apo rrezik për qarkullim, duhet të sinjalizohen nëpërmjet shiritave të alternuar, të vijatuar mbi pjesën e rrezikut, në të bardhë reflektuese dhe në të zi, të shmangura me 45 gradë në bazë, drejt krahut ku kalojnë mjetet. Ato mund të realizohen dhe në një sipërfaqe, larg nga zona e rrezikut (figurat, II. 470 dhe II. 471).

3. Kur pengesa është e vendosur brenda rrugës, dhe nuk ka qartësi se në cilin krah të saj duhet kaluar, atëherë duhen vendosur sinjalet e përshkruar të KALIMIT TE DETYRUAR APO TE LEJUAR (figurat, II. 82/a; II. 82/b; II. 83), të kthyer nga ana ku mjetet duhet dhe mund të kalojnë.

4. Përveç sinjalizimit për pengesat brenda rrugës, vënia në dukje e afrimit të tyre duhet të kryhet nëpërmjet vijave tip zebre, mbi rrugë, ose dhe me shirita horizontale, të pjerrta për orientim.

5. Buzët e trotuareve mund të behen edhe me të dukshme nëpërmjet zbatimit të shiritave të alternuar, me ngjyra kontrastuese (bardhezi, ose nëse ka ndalimkalimi, me shirita të alternuar në të verdhë e të zezë).

6. Cepat e shtretërve të luleve apo të bankinave ndarëse të trafikut mund të parasinjalizohen me sisteme të caktuara që duhet të jenë të miratuara nga Ministria e Punëve Publike dhe nga Transportit dhe Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve.

Neni 174.

Mënyra e realizimit të ishujve të trafikut (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Ishujt e trafikut mund të realizohen me mënyrat si vijon:

- a) Ishuj të rrafshetë: realizohen nëpërmjet pikturimit me vernik të bardhë ose edhe me perçina me koke të gjere apo në formë gjysmesferash. Keto të fundit

duhet të kene një profil të shtypur, me diameter të ndryshueshem nga 30-50 cm dhe duhet të jene me ngjyrë të bardhe;

- b) Ishuj të kufizuara, me elemente vertikale: realizuar me tableza, pllaka, apo steka, të vendosura përgjatë perimetrit të bankines. Largësia ndërmjet elementëve nga njëri-tjetri duhet të jete e tille që të nxjerrë në dukje mire konturet e bankinës;
- c) Ishuj të përhershem: mund të realizohen nëpërmjet hedhjes se betonit të çimentuar apo guralecave të prera, ose edhe me material tjetër që mund të sistemohet brenda lulishtes. Buzët mund të jene të tipit me pengesë apo të tipit të kalueshem. Kur ISHULLI duhet të përdoret për një kalim kembësorësh dhe përben zonë strehimi, duhet të jetë ndërprerë në një gjerësi të barabarte me atë të kalimit kembësor, duke ua bërë të mundur kalimtareve kalimin në rrafshin e sipërfaqes rugore.

2. Zona e kufizuar nga perimetri i ishullit është e ndaluar për qarkullimin e të gjitha mjeteve, por mund të përdoret nga kembësoret si strehë për kalimin e rrugës, për sa kohe që ishulli i trafikut mund të përdoret për një qëllim të tillë.

3. Sistemi kalimit sipërfaqesor duhet të praktikohet veçanerisht kur ishulli i trafikut është në fazën e proves.

Neni 175.

Sinjalizimi i ishujve të trafikut (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Afrimi i një ishulli trafiku i çfaredo tipi, duhet të sinjalizohet nga një shirit i bardhe, i vazhdueshem, me gjatësi të mjaftueshme dhe me vija tip zebre nga ana e rrugës, që paraprin ballin e ishullit, sic saktësohet në nenin 148.

2. Në zonat me vija tip zebre mund të zbatohen një sërë elementesh paralelë, me profil pak të dale nga plani i rrugës, të vendosur sipas pjerresise se zones zeber.

3. Elementet, me kende mundësisht të rrumbullakosura, nuk duhet të dalin me shume se 5 cm dhe duhet të jene të lyer me të bardhe. Largesia ndërmjet dy elementeve pasuese duhet të jete, maksimumi, 2 m.

4. Buzet e ishujve të trafikut dhe të sigurimit mund të behen sa me të dukshem, nëpërmjet zbatimit të shiritave vertikale, të verdha, reflektuese dhe të zeza.

5. Balli i ishujve të trafikut duhet të sinjalizohet nëpërmjet sistemit me drite të veten, për të cilin flitet në nenin 168, pika 5 , ose me sistem me ngjyre të verdhe, reflektuese.

6. Sistemet me drite reflektuese, të emertuara shmangës të veçantë të pengesave (fig. II. 472), jane, përgjithësisht, me seksion gjysmerrethor, për të lejuar një dallim të mire të pozicioneve të ndryshme të afrimit. Ato kane një hapje 40 cm për çdo 50 cm lartësi. Duhet të jene tërësisht reflektues dhe, nëse përdoren në vend të kolonezave ndriçuese apo në kombinim me to, duhet të jenë me ngjyre të verdhe.

7. Kur tabela dhe balli i ishullit të trafikut sinjalizohen, shmangësi i veçantë i pengesave duhet të jete i shoqeruar me sinjale të ndryshme treguese të kalimeve TË DETYRUESHME APO TË LEJUESHME (figurat II. 82/a, II. 82/b dhe II. 83).

Neni 176.

Elementet parafabrikate për bankina sigurimi për kembesore dhe kufizues korsish (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Elementet e parafabrikuar për bankina sigurimi për kembesore realizohen, përgjithësisht, me beton, të ndertuar nga seksione të montueshme nëpërmjet inkastrimeve të posaçme. Ata duhet të zbatohen vetëm në zonat urbane, për krijimin e ishujve të strehimit për kembesore ose edhe të platformave të ngarkimit.

2. Korsite e rezervuara, ku lejohet kalimi i vetëm për disa kategori mjetesh, mund të jenë të kufizuara fizikisht, plus shiritave të korsive për të cilët flitet në nenin 138, pikat 6 dhe 7, me elemente me forme të tilla, që të mund të realizojnë një rrethim gjatësor.

3. Elementet e dukshëm, që përdoren kryesisht në mjediset e qytetit, përbëhen nga objekte me material plastik apo gome, me ngjyrë të verdhë. Duhet të jenë të pajisur me një sistem solid fiksimi në rrugë, në menyre që të pengojnë zhvendosjen apo shkuljen për shkak të trafikut, si dhe të lejojnë rrjedhjen e ujërave të shirave.

4. Elementet duhet të kenë një gjeresi nga 15 deri në 30 cm, lartësi 3 deri në 10 cm, me një përberje dhe forme të tilla që të lejojnë kapercimin e tyre në rast nëvoje. Mund të jenë të përshtatur me pllakeza reflektuese apo me sisteme të tjera katadioptrik, për t'i bërë edhe me të dukshëm.

5. Kufizuesit e korsive, për të cilët flitet në pikat 3 dhe 4, duhet të jenë të miratuar nga Ministria e Transportit dhe nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve. Ato vihen në punë me urdher të entit pronar të rrugës.

Neni 177.

Ngadalesuesit e shpejtesise (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Në të gjitha rrugët mund të vendosen sisteme të ngadalesimit të shpejtesise, të përbera nga rripa tërthore, të shtrire në të gjithë gjeresinë e rrugës, me efekt optik, zanor apo dridhës, të shoqëruar me mjete të përshtatshme sinjalizimi horizontal apo trajtim të sipërfaqes së rrugës.

2. Sistemet e ngadalesimit me efekt optik realizohen nëpërmjet zbatimit në seri të pakten të katër shiritave të bardha reflektuese, me gjeresi në rritje, në drejtim të levizjes dhe me ngushtim në ulje. Shiriti i parë duhet të ketë një gjeresi 20 cm, pasuesit me rritje të pakten prej 10 cm (fig. II. 473).

3. Sistemet e ngadalesimit me efekt zanor realizohen nëpërmjet ashpersimit të asfaltit të rrugës, të kryer nëpërmjet gerryerjes apo gervishtjes së asfaltit apo me ane të zbatimit të shtresave të buta në ulje, të integruara me sistemet reflektuese. Sisteme të tilla mund të shkaktojnë edhe vibrime, me intensitet të kufizuar.

4. Në rrugët, ku lejohet një kufi shpejtesie prej 50 km/ore, mund të bëhen kurrize artificiale, të nxjerra, në dukje nëpërmjet vijave tip zebre, të verdha e të zeza, paralel me drejtimin e levizjes, me gjeresi të njëjta si shenjat dhe me hapësira (fig. II. 474), të

dukshem si ditën edhe natën.

5. Kurrizet artificiale mund të vendosen në punë vetëm në rrugët e banuara, në parqet publike dhe private, në vilat, etj. Ato mund të vendosen në seri dhe duhet të jenë të parasinjalizuara. Nuk lejohen në rrugët, që përbejnë itinerare të pëlqyera nga mjetet, që përdoren për shërbime të ndihmes së shpejte apo të nderhyrjes së shpejte.

6. Kurrizet artificiale, për të cilat flitet në pikën 4, përbehen nga elemente të parafabrikuar apo nga vlezimet e rrugës me profil konveks. Në funksion të kufirit të shpejtesisë, që lejohej në rrugën konkrete, kurrizet artificiale kanë keto përmasa:

- a) për kufijte e shpejtesisë së barabartë apo me të vogla se 50 km/ore, gjerësi jo më pak se 60 cm dhe lartësia jo më shumë se 3 cm;
- b) për kufijte e shpejtesisë së barabartë apo me të vogla se 40 km/ore, gjerësia jo më pak se 90 cm dhe lartësia jo më shumë se 5 cm;
- c) për kufijte e shpejtesisë së barabartë apo me të vogla se 30 km/ore, gjerësia jo më pak se 120 cm dhe lartësia jo më shumë se 7 cm.

Tipet “a” dhe “b” duhet të realizohen me elemente gome apo plastike, tipi “c” mund të realizohet edhe me konglomerat. Në zonën ku vendosen kurrizet artificiale duhet të vendosen masa të përshtatshme për largimin e ujërave. Në vendosjet në seri largësia ndërmjet ngadalësuesve, për të cilat flitet në pikën 4, duhet të lëvizë nga 20 deri në 100 m, sipas pjesës ku vendosen sistemet e ngadalësimit.

7. Parasinjalizimi përbehet nga sinjali, i cili tregohet në fig. II. 50, me një vlerë të përfshirë nga 50 në 20, ngjitur me sinjalin që tregohet në fig. II. 2, me format të reduktuar, të vendosur të pakten 20 m para. Një seri ngadalësuesish duhet të tregohet nëpërmjet sinjalesh të ngjashme dhe një paneli integral, me fjalën “seri” ose edhe “n.....ngadalësues”.

8. Ngadalësuesit e parafabrikuar të shpejtesisë duhet të jenë të lidhur fort me rrugën, për të shmangur zhvendosjet apo shkeputjen e elementeve të veçantë apo pjesëve të tyre, dhe duhet të jenë lehtësisht të heqshëm. Siperfaqia e sipërme e ngadalësuesve qofte të parafabrikuar, qofte strukturor, duhet të jetë e parreshqitshme.

9. Sistemet ngadalësuese të shpejtesisë miratohen nga Ministria e Transportit dhe nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve. Ato vendosen në punë me urdher të entit pronar të rrugës, që përcakton tipin e tyre dhe vendvendosjen.

Neni 178.

Penguesit e qëndrimit (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Pengues qëndrimi janë sistemet rrugore, të caktuara për të penguar qëndrimin e mjeteve në zonë apo hapësirë të caktuar. Ato mund të përdoren për të ndertuar një pengesë materiale ndaj qëndrimit që në mënyrë të rregullt të drejtuesve të mjeteve.

2. Sisteme të tilla mund të harmonizohen edhe për funksione hyrëse si, kufizimi i zonave të kembësoreve, zonave të parkimit të rezervuar, zonave të blerta, lulishteve dhe hapësirave të rezervuara për përdorime të tjera.

3. Në funksion të objektit rrugor penguesit janë të tipave të ndryshme, ndërmjet të cilave enti pronar i rrugës mund të zgjedhe atë me të përshtatshmin, sipas nevojave përkatëse, në varesi të tradites vendore apo mjedisit qytetar.

4. Penguesit kanë formen e pllakezave, pllakave, kolonave apo bllokut, kordonit. Ato mund të jenë një varg vazosh ose shtreterish me lule apo kazane mbeturinash, mjaft që të jene të lidhur me sistemet e tjera të rrugës. Penguesit duhet vërtet të ushtrojnë veprim ndaj kalimit të tyre, qofte për nga lartësia e dukshme që kanë mbi rruge, qofte nga hapësira ndërmjet objekteve, nëse behet fjale për elemente të veçantë, të vendosur përgjate një perimetri.

5. Penguesit mund të jenë të çfaredo materiali: beton, hekur, gize, alumin, dru apo plastike e padjegeshme. Për shkak të formes apo veçorive të tjera, penguesit nuk duhet të krijojnë rrezik për kembesoret dhe, në mënyrë të veçantë për femijet.

6. Penguesit e ndalimit miratohen nga Ministria e Transportit dhe nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve. Ato vihen në funksionim nga enti pronar i rrugës.

6 - SINJALET E POLICEVE TE TRAFIKUT

(Neni 43, Kodi Rrugor)

Neni 179.

Sinjalet me dore të policeve të trafikut (Neni 43 i Kodit Rrugor)

1. Duke lene të paprekura dispozitat e përfshira në nenin 43 të Kodit Rrugor, për të lejuar rrjedhjen e trafikut të mjeteve që vijnë nga e majta, duke ndaluar mjetet e tjera që vijnë nga krah i kundert, policet e ngarkuar për rregullimin e trafikut rrugor, duhet të kryejnë sinjalin me dore me krahët të shtrira horizontalisht dhe vertikalisht ndërmjet tyre, drejtuar përkatësisht në drejtim të ardhjes dhe të vendmbërritjes të rrjedhes apo rrjedhave në kalim.

2. Sinjalizimet e tjera me dore të policeve të ngarkuar me trafikun janë:

- a) lekëundje e një drite të kuqe, me kuptimin e “NDALIMIT” për përdoruesit e rrugës drejt te cileve është drejtuar drita e kuqe;
- b) tregimi i sinjalit NDAL DHE RRUGE E LIRE, i kryer me ane të sinjalit të kundert tregues, të përcaktuar në nenin 23.

Neni 180.

Sinjalet e tjera të policeve të trafikut (Neni 43 i Kodit Rrugor)

1. Kur është e nevojshme të ndalet e tërë rrjedha e trafikut, për të lejuar kalimin e mjeteve të përdorura nga policia apo zjarrfikësit dhe autoambulancat, me sherbime urgjence, sipas përkatësisë, polici i trafikut duhet të përdore një bilbil, duke leshuar një tingull të zgjatur. Me të degjuar kete sinjal, mjetet dhe kembesoret në levizje, duhet të ndalen menjehere, deri në sinjalin pasues, të rrugës se lire, i dhene ky me dy tinguj të shkurter bilbili. Personat dhe mjetet, që ndodhen brenda zones së kryqëzimit, duhet të nguten për ta boshatisur atë.

2. Një tingull i zgjatur, në rrethana të tjera, mund të përdoret për të ndaluar shkelesit e normave të qarkullimit.

Neni 181.

Shikimi i policëve të trafikut (Neni 43 i Kodit Rrugor)

1. Policet e trafikut dhe organet e policisë rrugore, për të cilët flitet në nenin 12 të Kodit Rrugor, gjatë shërbimit të parashikuar nga neni 11, pikat 1 dhe 2 të Kodit Rrugor, kur veprojnë në rrugë, duhet të jenë të shikueshëm në largësi, qoftë ditën qoftë natën, nëpërmjet përdorimit të uniformave të përshtatshme, të përbera me cope reflektuese, me ngjyrë të bardhë apo gri në argjend, me dritë reflektuese të bardhë.

2. Në orët e natës dhe në rastet e tjera, me dukshmeri të dobët, personeli për të cilin flitet në pikën 1, duhet të ketë, të pakten, berrete apo kaske, ose edhe kapuc dhe doreza në parakrah, me cope nga ajo e treguar në pikën 1 (fig. II. 475/a). Llojet e veshjeve të treguara më lart mund të jenë të heqshme. Kaska mbrojtëse, e parashikuar në nenin 169 të Kodit Rrugor, duhet të jetë e pajisur me një shirit celuloidi viniliku të bardhë, reflektues, me lartësi jo më pak se 3 cm.

3. Lejohet përdorimi i kambaleve apo i fashave mbi to, me cope reflektuese, kur punohet në kushte të veçanta të shikimit natën (fig. II. 475/b).

4. Edhe rripat e mesit, të supit, spaletat, kopsat, cantat, kellefet e revoles, sendet dhe objektet e tjera të punës, duhet të jenë të konfeksionuara, në tërësi ose pjesërisht, me cope reflektuese.

5. Pjesët e uniformës apo të veshjes, si kapota, mushamaja, xhakaventoja, xhupi apo të tjera të ngjashme me keto, duhet të jenë me cope reflektuese, të pakten 2 cm përreth zonës së gjoksit dhe të pjesës së poshtme.

6. I tërë arsenalin e veshjeve me cope reflektuese, në ngjyrë të bardhë apo në gri të argjendte, të treguara në fig. II. 476, keshillohet si veshje edhe për personelin që është në shërbim patrulle, me qëllimet e treguara në pikën 1, gjatë nderhyrjeve të urgjencës apo gjatë operacioneve të nderhyrjes në incidentet rrugore dhe të devijimit të trafikut.

7. Normat e këtij neni zbatohen edhe për personelin ushtarak në shërbim, sipas normave të nenit 12, pika 4, e Kodit Rrugor.

8. Copat reflektuese, për të cilat flitet në pikat 1, 2, 3, 4, 5 dhe 6, duhet të jenë të barabarta me ato që përdoren për veshjet e parashikuara në nenin 36, pika 4, të cilëve u shtohet copa e bardhë, reflektuese.

9. Celuloidi vinilik i bardhë, reflektues, për të cilin flitet në pikën 2, duhet të ketë vecori fotometrike, të klasit 1 të disiplinës teknike, për të cilin flitet në nenin 77, pika 9.

7 - SINJALIZIMI QE LIDHET ME KALIMIN NE NIVEL TE RRUGES (Neni 44 i Kodit Rrugor)

Neni 182.

Dispozita të përgjithshme për sinjalizimin e kalimeve në nivel të rrugës (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Në rast avarie të mekanizmit të mbylljes të kalimeve në nivel, me barriera apo gjysmebarriera, keto zevendesohen, të pakten, me një kavalet, njëra ane e të cilit duhet të jete me shirit reflektues, bardhekuq. Barrierat dhe gjysmebarrierat jane, gjithashtu, të zevendesueshme me një flamur të kuq reflektues dhe me një fener me drite të kuqe naten apo, në rastet me pamshmeri të dobet, të cilat manovrohen nga personi i ngarkuar me mbikëqyrjen e kalimit.

2. Barrierat dhe gjysmebarrierat duhet të jene nga ana e jashtme me shirit reflektues, të bardhe e të kuq. Mbi çdo gjysmëbarriere duhet të vendosen, të paktën dy drita të kuqe nga të cilat njëra duhet të korrespondojë me skajin e lirë. Drita të kuqe mund të vendosen edhe mbi barrierat.

3. Në kalimet në nivel që nuk janë të pajisura me barriera ose gjysmëbarriera, nën kujdesin dhe me shpenzimet e entit të hekurudhes, pa qene nevoja e zenies se rrugës, duhet të vendosen sinjalet e meposhtem:

- a) KRYQI I SHEN ANDRESE, nëse dukshmëria drejt hekurudhes është e mjaftueshme përgjate gjithë pjeses se afrimit;
- b) KRYQI I SHEN ANDRESE dhe sinjali NDAL DHE JEP PERPARESINE, të vendosur në të njëjten mbështëtese, nëse pamshmeria është e mjaftueshme vetem nga një largesi e afert me shinat;
- c) KRYQI I SHEN ANDRESE dhe një sistem ndriçues me dy drita të kuqe, që shkelqejne në menyre të alternuar, si edhe me sisteme të sinjalizimit zanor, nëse pamshmeria është e pamjaftueshme. Sistemi ndriçues vendoset mundesisht në të njëjten mbështëtese me sinjalin.

4. KRYQI I SHEN ANDRESE vendoset në të djathte të rrugës, menjehere në afersi të shinave. Ai është i thjeshtë nëse hekurudha është me një binar, por nëse hekurudha është me dy apo me shume binare, perdoret sinjali KRYQI I SHEN ANDRESE me sistemet e sinjalizimit, të ndriçuar dhe zanor, për të cilin flitet në shkronjen “c” te pikes 2.

5. Në kalimet në nivel, pa barriera apo gjysmebarriera, ku levizja e trenave është shume e ngadalshme dhe qarkullimi rrugor drejtohet nga një polic trafiku apo nga semafori përkatës, kryqet e SHEN ANDRESE zevendesohen nga sinjali i kalimit në nivel pa barriere, i vendosur në të njëjten largësi me panelin integral që tregon largësinë në metra nga binari.

6. Nga të dyja krahet e kalimit në nivel, pa barriera dhe gjysmebarriera, përjashto ato të pajisura me sisteme të sinjalizimit të ndriçuar, për të cilet flitet në piken 3, duhet të garantohet një pamshmeri e mjaftueshme e hekurudhes, duke llogaritur, veçanerisht, shpejtesine me të madhe të trenit në kalim.

7. Për të garantuar, në çdo rast, pamshmerine, sistemet e sinjalizimit të ndriçuar, për të cilët flitet në piken 4, mund të përsëriten në krahun e majte apo mbi bankinen përballë, në qendër të rrugës dhe, ndër të tjera, duhet të jenë të dukshëm nga ana e pasme.

8. Feneri me dritë të kuqe, për të cilin flitet në piken 1, është i tipit që përdoret nëpër hekurudha.

Neni 183.

Veçoritë e shiritave bardhekuq të barrierave (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Sipërfaqia e barrierës apo gjysmëbarrierës në kalimet në nivel të kthyer drejt rrugës, duhet të jetë me shirit të alternuar bardhekuq. Kjo sipërfaqe duhet të jetë jo më pak se 0.2 m^2 për çdo meter lineare të barrierës apo gjysmëbarrierës; i vlerësuar në planin vertikal, paralel me barrierën apo gjysmëbarrierën, të pakten për gjysmën e gjërësisë të rrugës pa barriera dhe gjysmëbarriera.

2. Për sa kohë që barrierat janë pajisura me dritë të kuqe, sipërfaqe të tilla mund të përgjysmohen. Një zvogëlim i ngjashëm mund të kryhet edhe kur bëhet fjalë për kalime në nivel, të vendosura mbi rrugë apo shteg kafshësh, të papershtatshme, si rregull, për kalimin e automjeteve.

3. Sipërfaqia e thetës duhet të jetë në anën e sipërme, horizontale, në një lartësi, në një raport me pikën më të lartë të rrugës, jo më pak se 1.9 m dhe jo më shumë se 1.3 m.

4. Shiritat bardhekuq duhet të jenë të pjerrtë ndaj vijës së horizontit, me 45 grade, dhe duhet të kenë, secili, një gjëresi nga 15 deri 25 cm.

5. Shiritat bardhekuq duhet të jenë reflektuese dhe të realizuara me celuloid të cilësisë të lartë (klasi 2).

Neni 184.

Sistemet e sinjalizimit zanor dhe optik të barrierave (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Në kalimet në nivel, të pajisura me barriera, sistemet e sinjalizimit optik, me dritë të kuqe, vendosen normalisht aty ku janë parashikuar, në anën e djathtë të karrexhates, në afërsi të kalimit në nivel. Ato janë të pozicionuara në mënyrë të tillë që të jenë të dukshëm nga rruga në largësi me të madhe, të mundshme. Lartësia nga toka të qendra e sistemeve të sinjalizimit zanor duhet të jetë nga 2 deri 2.5 metra. Veçoritë gjeometrike të këtyre sistemeve tregohen në figuren II. 477.

2. Sistemet me dritë të kuqe duhet të kenë intensitet të tillë që të jenë të dukshëm ditën dhe në mungesë të mjegullës, të pakten 100 metra larg. Për sa kohë që dritë e kuqe është e dukshme nga prapa, sistemi i sinjalizimit zanor mund të leshojë një sinjal të nivelit degjissor, me të vogël nga ai i treguar në piken 3.

3. Sistemi i sinjalizimit zanor duhet të fillojë të pakten 5 sekonda para fillimit të uljes së barrierës dhe të përfundojë jo më parë se fundi i uljes së saj.

Neni 185.

Sistemet e sinjalizimit optik të gjysmebarrierave (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Në kalimet në nivel, të pajisura me gjysmebarriera, sistemet e sinjalizimit ndriçues duhet të kenë përmasat që tregohen në figure II. 478. Ata vendosen në anën e djathtë të rrugës dhe menjehere në afersi të kalimit në nivel, të pozicionuara në mënyrë të tillë që të jenë të dukshëm nga rruga, sa më larg që të jete e mundur. Largesia nga toka e qendres së sistemeve duhet të jete jo më pak se 2 m dhe jo më shumë se 2.5 m. Frekuenca e vezullimit të dritave është 60 ± 10 ndezje në minute. Vecorite teknike të sistemeve me drite të kuqe duhet të jenë të tilla, që intensiteti i dritës së leshuar të jete i dukshëm në mungesë të mjegullës, edhe ditën, në largësinë 100 m, brenda një koni

grade në hapje.

2. Sinjalizimi zanor duhet të ketë vecorite e përcaktuara si të atyre të kalimeve në nivel me barriera që zënë tërë rrugën, përveç nivelit degjimor, që mund të jete me i vogël.

3. Sistemet e sinjalizimit të ndricuar, me një apo dy drita, që përseriten në anën e majte të rrugës, mund të mos jenë menjehere në afersi të kalimit në nivel, por në një largësi 30m. Ato duhet të kenë vecori të njëjta me ato të sistemeve të vendosura në anën e djathtë.

4. Funksionimi i sistemeve të sinjalizimit të ndricuar duhet të fillojë 30 sekonda para arritjes së trenit me të shpejtë në kalimin në nivel dhe ulja e barrierës duhet të fillojë jo më pak se 5 sekonda pas fillimit të funksionimit të sistemit të sinjalizimit zanor dhe ndriçues.

5. Mbyllja e barrierave, si dhe funksionimi i sinjalizimeve ndriçuese e zanore, duhet të vazhdojnë deri në fund të kalimit të trenit.

Neni 186.

Veçorite e sistemeve të sinjalizimit të kalimeve në nivel pa barriera (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet KRYQI I SHEN ANDRESE dhe DOPIO KRYQI I SHEN ANDRESE, duhet të kenë formën dhe përmasat, të cilat tregohen në figurat II. 10/a, II.10/b, II.10/c dhe II.10/ç.

2. Veçorite dhe mënyra e vendosjes së sinjaleve, për të cilat flitet në pikën 1, duhen të jenë patjetër, në përputhje me këtë rregullore. Në veçanti, ata duhet të jenë të vendosur në një për çdo anë të kalimit në nivel, në largësi jo më të madhe se 10 m nga shina me e afert.

3. Sistemet e sinjalizimit, të ndricuar dhe zanor, të kalimeve në nivel pa barriera, duhet të kenë vecori të njëjta me ato të përshkruara në nenin 185, si dhe dy sinjalet e ndricuara duhet të jenë të vendosur, mundësisht, në të njëjtin krah me KRYQIN E SHEN ANDRESE, menjehere poshtë tij.

Neni 187.

Kavaletet, që mund të përdoren në kalimet në nivel (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Kavaletet, që mund të përdoren në kalimet në nivel me barriera ose gjysmebarriera, në rast avarie të mekanizmit të mbylljes, duhet të kenë lartësi të përfshirë nga 1 deri në

4m, gjatësi të pakten 1.5 m dhe të kenë, në pjesën e sipërme, një panel me lartësi 25 m të gjatësisë të kavaletit, i cili ka një sipërfaqe nga ana e rrugës me shirit bardhekuq, me pjerresi 45 grade, secili me gjatësi që luhet nga 0.15 në 0.2 m.

2. Mund të zbatohet një kavalet i vetëm për çdo anë të kalimit në nivel, për sa kohë që kavaleti të ketë në pjesën e sipërme një disk me diametër 25 cm, me ngjyrë të kuqe dhe anë të bardhë. Në mungesë të një disku të tillë, duhet të përdoren me shumë kavalete, numri i të cilëve shkon në përpjesëtim me gjatësinë e rrugës.

3. Shiritat e bardha dhe të kuqe dhe disku i kuq me anë të bardhë, duhet të jenë reflektues dhe të realizuar me celuloid me efikasitet të lartë (klasi 2, neni 44, i Kodit Rrugor)

Neni 188.

Fushëpamja në kalimet në nivel pa barriera, të pajisur me sinjalizim të ndriçuar (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Fushëpamja e hekurudhës në kalimet në nivel pa barriera, të pajisura me sinjalizim të ndriçuar, duhet vlerësuar e mjaftueshme atëherë kur përdoruesi i rrugës ka një pamje të lirë ndaj hekurudhës, që t'i lejojë, në përkatësi me shpejtësinë maksimale të trenave në linjë, një kalim në çastet, kur asnjë tren nuk duket në levizje.

Neni 189.

Kalimi i linjave hekurudhore, lidhese (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Kur rruga kalohet në një pjesë të hekurudhës që përben pikelidhje dhe kalimi i trenave rregullohet nëpërmjet sinjaleve me dore, të personelit të ngarkuar për këtë punë, kalimi duhet të sinjalizohet, sic përshkruhet në nenin 85, pika 6, nëpërmjet sinjalit RREZIQE TE TJERE (fig.II.35), me një panel integral të modelit II.6/c dhe me KRYQIN E SHEN ANDRESE, në afërsi të binarit. Sinjali është fakultativ në qendrat e banuara.

2. Sinjali RREZIQE TE TJERE duhet të vendoset në largësinë e duhur me kalimin dhe duhet të përseritet në afërsi të tij për sa kohë që kryqëzimi duket me sy, ose edhe për çdo situatë tjetër, që e bën të nevojshme.

3. Vendosja e sinjaleve të rrezikut në afërsi të kalimit kryhet me shpenzimet, e shfrytëzuesit të hekurudhës apo nga pronari ndërmjetës. Vendosja e sinjaleve të tjere mund të kryhet, edhe me shpenzimet e entit pronar të rrugës.

8 - KONTROLLI DHE HOMOLOGIMI

(Neni 45, i Kodit Rrugor)

Neni 190.

Homologimi dhe miratimi (Neni 45 i Kodit Rrugor)

1. Sa here që në kod dhe në këto rregullore parashikohet homologimi apo miratimi i sinjaleve, i sistemeve, i aparaturave, i mjeteve teknike për disiplinen e kontrollit dhe rregullimit të trafikut, të mjeteve teknike të kapjes dhe specifikimit automatik të shkëljes së normave të qarkullimit, të materialeve, veglave apo të gjithçkaje të parashikuar për këto qëllim, që janë në përgjegjësinë e Ministrisë së Transportit, i interesuari duhet të paraqesë kerkese, në formë ligjore, të cilën ia drejton Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, të shoqëruar me një relacion teknik mbi objektin e kerkësës, për t'ua certifikuar nga ente të njohur apo laboratore të autorizuar për prova të cilave u nënshtrohet elementi, si edhe ndaj çdo elementi tjetër prove, të përshtatshëm për të treguar dobine dhe frytshmërinë e objektit, për të cilin kerkohet homologimi apo miratimi. Me këtë rast ai duhet të paraqesë të paktën dy kampione të objektit

2. Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve në vartësi të Ministrisë së Transportit teston, edhe nëpërmjet provave, përshtatshmerinë dhe frytshmërinë e objektit për të cilin kerkohet përforsimi i përshkrimeve të përcaktuara në rregullore, dhe homologon kampionin kur testet kanë dhënë përfundime pozitive. I interesuari duhet të jetë i gatshëm të ofrojë të dhënat me të fundit dhe provat, që mund të kerkohen gjatë shqyrtimit administrativ të homologimit dhe lejon që njëri prej kampioneve të depozitohet pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve.

3. Kur bëhet fjale për një kerkese për elementet, për të cilët rregullorja nuk përcakton veçorite baze apo përshkrime të veçanta, Ministria e Transportit miraton kampionin, duke ndjekur, për sa është e mundur, procedurën e parashikuar në pikën 2.

4. Në rastet e homologimit apo të miratimit të kampioneve, Ministria e Transportit, me një urdher, licenson kerkuesin për prodhimin dhe tregtimin e prodhimit. Kur kërkesa për homologim apo miratim hidhet poshtë, ministria nxjerr një urdher për përseritjen e kerkësës.

5. Homologimi dhe miratimi i kampioneve është i vlefshëm vetëm me emrin e kerkuesit dhe jo nëpërmjet subjekteve të tjera.

6. Për fabrikimin e elementeve jo në përputhje me kampionin e njohur, të pranuar nga Ministria e Transportit, sipas kritereve të këtij neni, zbatohet sanksioni, për të cilin flitet në nenin 45, pika 8 e Kodit Rrugor.

7. Në çdo element, që do të homologohet apo do të miratohet, duhet të jetë shënuar numri dhe data e udhëzimit të ministrisë, të homologimit apo të miratimit si dhe emri i fabrikuesit.

8. Prodhuesi merr përgjegjesine e prodhimit dhe të tregtimit, në përputhje me kampionin e depozituar dhe është i gatshëm për të ushtruar kontrollet përkatëse që kerkohen nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve.

Neni 191.

Ndermarrjet e licensuara për prodhimin e sinjaleve rrugore (Neni 45 i Kodit Rrugor)

1. kërkesa e licensimit për prodhimin e sinjaleve rrugore, për të cilat flitet në nenin 45, pika 7 e Kodit Rrugor, duhet të paraqitet në Ministrine e Puneve Publike dhe Transportit dhe në sektorin e specializuar, prane Drejtorise se Pergjithshme te Rrugëve.

2. Ndermarrjet duhet t'i bashkëlidhin kërkesës edhe dokumentet e mëposhtme:

- a) certifikate regjistrimi në gjykate;
- b)një deklaratë, me firmen origjinale të presidentit ose të drejtorit administrativ të subjektit, ku rezulton emri i atij që ka besuar përgjegjesine e prodhimit të sinjaleve rrugore dhe sistemin e cilesise;
- c)një çertifikate të përshtatshmerise dhe të përdorshmerise se mjediseve ku punon ndermarrja, e leshuar nga komuna, përgjegjëse për punimet që kryhen në zonen e saj;
- ç) një certifikate për parandalimin e zjarreve; leshuar nga organi përkatës;
- d)një kopje te dokumentacionit të paraqitur nga zyrat përgjegjëse për ndotjen e atmosferes dhe grumbullimin e plehrave speciale dhe të mbeturinave të mundshme helmuese dhe të demshme për shendetin;
- dh) një deklaratë që tregon se ndermarrja është në rregull me të gjitha detyrimet fiskale dhe sigurimeve shoqerore;
- e)një deklaratë e pronesise dhe të gjendjes se mire të veglave të përshkruara në nenin 192;
- ë) një relacion teknik për veprimtarinë e ndermarrjes, për fuqine prodhuese të saj dhe për organizimin teknik, ku t'i kushtohet vemendje e veçantë prodhimit të materialeve, veglave, aparateve apo sistemeve të sinjalizimit apo të kontrollit të prodhimit;
- f)një çertifikate që të provoje nënshtrimin ndaj normave në fuqi për zhurmat e shkaktuara në mjedisin e punes;
- g)një çertifikate të rregullores se sigurimit teknik në pune dhe të vendosjes në toke të impianteve.

3.Kërkesat, për të cilat flitet në piken 2, duhet të tregohen në aktin e licensimit të pare. Ky licensim vlen për dy vjet, duke filluar nga data e leshimit dhe do të përsëritet me ane të kërkeses që i paraqitet të njëjtit sektor, për të cilin flitet në piken 1, të pakten dy muaj para skadimit të dyvjecarit.

Neni 192.

Pajisjet teknike dhe veglat (Neni 45 i Kodit Rrugor)

1. Ndermarrjet, që synojnë të marrin licensën për të cilin flitet në nenin 45, pika 7 e Kodit Rrugor, duhet të kenë, të paktën, një mjedis pune, në përputhje me ligjin dhe të zotërojnë, minimumi veglat e mëposhtme:

- a) zbatues për celuloidet praparefleksive dhe jopraparefleksive, të pajisura me ngjites të thate, të venshem në punë dhe të ngrohte. Përmasat duhet të jenë të përshtatshme për prodhimin e çdo tipi të sinjalit rrugor, të parashikuar nga normat e kësaj rregulloreje;
- b) zbatues mekanik me rul për celuloidet praparefleksive dhe jopraparefleksive, të pajisura me ngjites të ndjeshëm ndaj shtypjeve;
- c) vegla për prerjen e celuloideve, të përbera nga një prerese, me një seri të plote thikash, ose edhe nga një prerese me goditje, ose edhe të dyja së bashku, si dhe nga një vegël të përshtatshme për prerjen e pjeseve unike;
 - ç) laborator serigrafik, të përberë të paktën nga një makinë serigrafike, gjysmëautomatike, me plan ajrimi jo më pak se 100 x 150 cm, me një shasi baze, me bojëra transparente dhe jotransparente, në përputhje me celuloidet e përdorur, si dhe një dhomë të veçuar për tharjen e tyre. Mjedisi serigrafik duhet të ketë pajisjet e parashikuara nga normat higjieno-sanitare në fuqi;
 - d) instrument për kontrollin e cilësive të stampimit serigrafik, i cili lejon verifikimin e koordinatave kolorimetrike;
 - dh) pajisje të përshtatshme për operacione të stampimit dhe të pastrimit të mbështetëseve.
- e) Ndermarrjet duhet, gjithashtu, të jenë të pajisura me vegla për punimin mekanik të mbështetëseve dhe për lyerjen e tyre. Pajisjet më të domosdoshme janë:
 - a. vegla për prerjen e metaleve;
 - b. prerese-palosesë;
 - c. punto dhe saldatrice;
 - ç) trapano, zmerilatriçe dhe makina të tjera, të nevojshme për punimet metalike;
 - d. vaska për cgrasatimin e metaleve;
 - dh) kabine lyerjeje;
 - e. furrë tharjeje.

3. Veglat për të cilat flitet në piken 2, duhet të jenë në gjendje pune dhe të kenë pajisjet e parashikuara nga dispozitat ligjore në fuqi, për parandalimin e fatkeqesive dhe kundër ndotjes së mjedisit.

Neni 193.

Kushtet për anulimin dhe pezullimin e licenses (Neni 45 i Kodit Rrugor)

1. Licensa për të cilin flitet në nenin 45, pika 7 e Kodit Rrugor, anulohet nga zyra, kur ndermarrja nderpret veprimtarinë prodhuese. Ajo pezullohet kur ndermarrja nderpret, përkohesisht, veprimtarinë prodhuese ose edhe kur mungojne, përkohesisht, mjetet e duhura apo kur vegla, për të cilat u fol në nenin 194, nuk jane në gjendje pune. Në rast të tillë, Ministria e Transportit, jep një afat të pranueshem për rivendosjen e kushteve për të marre licensen, e cila deri në atë çast ka qene, zyrtarisht, e anuluar.

2. Licensa mund të anulohet, gjithashtu, nëse gjate verifikimit të kryer nga sherbimi përkatës i Drejtorise se Përgjithshme të Rrugëve, nuk plotesohet njëra nga kushtet e meposhtem:

- a) prodhimi i sinjaleve jo në përputhje me normat, që parashikohen nga rregullorja në fuqi apo nga dispozitat e tjera, apo që nuk u përgjigjen kërkesave teknike;
- b) mungesa e treguesve të të dhënave dhe elementeve të parashikuar në nenin 77, në pjesen e prapme të sinjaleve;
- c) ndertime të sinjaleve me materiale që nuk u përgjigjet kërkesave të parashikuara nga normat në fuqi;
- ç) mosrespektim i sistemit të cilesise së parashikuar;
- d) mosrespektimi i kontrolleve te parashikuara.

KAPITULLI III

PER MJETET

KREU I

MJETET NE PERGJITHESI

Neni 194.

Karakteristikat e mjeteve, që përdoren për femijet dhe invalidet (Neni 46 i Kodit Rrugor)

1. Mjetet, që përdoren për femijet dhe invalidet, duhet të kene karakteristika ndertimore të tilla që të mos shkaktojne kapercimin e kufijve të poshtetreguar:

- a) gjatesi maksimale: 1.1 m;
- b) gjeresi maksimale: 0.5 m, me përjashtim të zones se përfshire ndërmjet dy planeve vertikale, në kend të drejte ndaj planit mesor-gjatesor të mjetit dhe në largesi ndërmjet tyre prej 0.6 m, atje ku gjeresia maksimale mund të arrije vleren 0.7 m;

c) lartësia maksimale 1.35 m, në zonen ku gjerësia maksimale e mjetit mund të kape vlerën 0.7 m, e ndryshueshme në menyre lineare nga 1.35 m deri në 0.8 m, vlera maksimale e arritshme, në lidhje me ekstremin e jashtëm të mjetit;
ç) ndenjese njëvendëshe;

peshe me të gjitha pajimet dhe furniturën e nevojshme: 40 kilogram;

dh) fuqi maksimale të motorit: 1 Kë;

a) shpejtesia maksimale: 10 km/ore për mjetet e pajisura me motor. Ky kufi përshtatet me ndertimin dhe i referohet numrit maksimal të rrotullimeve të motorit, të deklaruar nga konstruktori dhe në raport me transmisionin me të lartë. Prova kryhet në plan të rrafshet, në mungesë të erez dhe me drejtues mjeti në pozicionin drejt (pesha 70 ± 5 kg).

Kapercimi, qofte edhe i një kufiri të vetëm të treguar në piken e pare, sjell si pasoje futjen e makines në mjetet për të cilat flitet në nenin 46, pika 1 e Kodit Rrugor.

Në raport me kërkesat konstruktive, si edhe në lidhje me makinat e përdorura nga invalidet, Ministria e Transportit mund të vendose, për mjete të tilla, vecori konstruktive të ndryshme nga ato të treguara në piken 1.

Neni 195.

Klasifikimi i mjeteve rrugore për efekt dallimi dhe raportimi në funksion të numrit të akseve dhe të peshës bruto (Neni 47 i Kodit Rrugor).

Mjetet rrugore në mbështetje të klasifikimit të ri, sipas nenit 47 të Kodit Rrugor, për t'u dalluar, për efekt raportimi, matjeve të trafikut e të tjera, ndahen në baze të funksionit, të numrit të akseve dhe të peshës bruto të mjeteve si vijon:

A: Mjete për transport udhetaresh (Tabela IV 1)

B: Mjete për transport mallrash (Tabela IV 2)

C: Mjete për punime ndertimi dhe toke (Tabela IV 3)

Neni 196.

Karakteristikat konstruktive dhe menyra e kontrollit të ciklomotoreve (Neni 52 i Kodit Rrugor)

1. Për secilen pjesë përbërëse të ciklomotoreve duhet të respektohen rregullat, për të cilat flitet në shtojcën 1 bashkëlidhur.

2. Kontrolli i ciklomotoreve ka të bëjë me garantimin e faktit që pjesët apo përbërësit që vijnë me poshte, të jenë shënuar në menyre të qëndrueshme dhe të mbrojtur, me një kod alfanumerik dhe me markën e konstruktorit: silenciator i aspiratorit, karburator, ulluk aspirimi, nëse është i zmontueshem, cilindër, testate, karter, silenciator i shkarkimit, pulexhe e motorit, pulexhe për kufizimin e shpejtesisë. Gjate kontrollit duhet të garantohet se në ullukun e aspirimit është shënuar vlera minimale e diametrit të brendshëm. Shkronjat, shifrat dhe simbolet e një shënimi të tillë, duhet të kenë lartësinë minimale 2.5 mm.

Kufiri i shpejtesise maksimale është ai i përcaktuar nga konstruktori dhe i referohet numrit maksimal të rrotullimeve të motorit, të deklaruar nga konstruktori dhe në raport me transmisionin me të larte. Menyra e proves vendoset me tabelen e homologimit, të nxjerre nga Ministria e Transportit.

3. Vecorite konstruktive, për të cilat flitet po në shtojcen I, mund të jene të përcaktuara nga Ministria e Transportit, me një udhezim, në përshtatje me kërkesat e sigurimit të qarkullimit dhe me përparimin e teknologjive të prodhimit.

Neni 197.

Veçorite konstruktive të motomjeteve (Neni 53 i Kodit Rrugor)

1. Vecorite e motoreve të motokarrove, si edhe vecorite teknike të ndareses së kabines së autokarrove, duhet të përmbushin kushtet teknike, për të cilat flitet në shtojcen II të këtij kapitulli.

2. Vecorite e motorit të motokarrove duhet të jene deklaruar nga konstruktori dhe të verifikuara me aktin e proves së homologimit.

3. Kufiri maksimal i shpejtesise së deklaruar verifikohet me proven, e cila kryhet sipas menyres së vendosur nga Ministria e Transportit, nëpërmjet tabelave të homologimit.

4. Veçorite, për të cilat flitet në piken 1, mund të përcaktohen nga Ministria e Transportit me udhezim të veçantë, në përputhje me kërkesat e sigurimit të qarkullimit apo përparimit të teknologjive të prodhimit.

Neni 198.

Motomjetet për transporte të veçanta dhe motomjete për përdorim të veçantë (Neni 53 i Kodit Rrugor)

1. Në baze të nenit 53, pika 1 e Kodit Rrugor, janë klasifikuar për transporte të veçanta motomjetet e pajisura përgjithmonë me njëren nga karrocrite, si vijon:

- a) dhomë izometrike ose e zbuluar, me ose pa grup frigoriferik, e vlerësuar si e përshtatshme për transportin e ushqimeve në një regjim me temperature të kontrolluar;
- b) kazan i kthyeshem, i mbyllur, me hapje vetem nga sipër ose nga prapa, për transportin e mbeturinave të forta;
- c) cisterna për transportin e lengjeve apo apo të ujërave të zeza;
- ç) cisterna apo konteniene të pajisura posaçërisht për transportin e materialeve të shkrira apo në forme pluhuri;
- d) karroceri të tjera, të vlerësuara të përshtatshme për transport të veçantë nga Ministria e Transportit.

2. Klasifikohen për përdorim të veçantë, sipas nenit 53, pika 1 e Kodit Rrugor, motomjetet si vijon:

- të pajisura me shkalle;
- të pajisura me pompe;
- të pajisura me vinç gru;
- ç) të pajisura me pedane apo me kosh të ngritshëm;
- të pajisura për ekspozime reklamash; dh) të pajisura me pastrues;
- të pajisura me ujtes;
- ë) të pajisura me ambulance apo me laborator të levizshëm;
- a) të pajisura me saldatrice;
- b) të pajisura me germuese;
- gj) të pajisura me shpues;
- c) të pajisura me sharre;
- d) të pajisura me gjenerator;
- e) të pajisura me vegla të tjera, të vlerësuara, nga Ministria e Transportit të përshtatshme për përdorime të veçanta.

3. Motomjeteve të përdorimeve të veçanta, në lejen e qarkullimit u shenohet një kapacitet fiktiv, për qëllime fiskale (taksash), që përcaktohet nga diferenca ndërmjet peshes së përgjithshme të mjetit dhe tares së këtij mjeti, të pajisur me karrocë normale ose, kur nuk ekziston ky version, me taren (pesha bosh) e motomjetit (pa karrocë) të rritur me 20 për qind.

Neni 199.

Autotrenat e pajisur për ngarkesa të pandashme (Neni 54 i Kodit Rrugor)

1. Sipas përcaktimit të nenit 54, pika 1, shkronja “h”, e Kodit Rrugor, përbejnë një njësi unike, autotrenat e caktuar për transportin e ngarkesave të pandashme, të mbështetura njëkohësisht mbi dy mjete të lidhura njëra me tjetrën, makine dhe rimorkio, të lidhura ose jo ndërmjet tyre, me ane të timonit, në baze të normave teknike, të caktuara nga Ministria e Transportit.

Neni 200.

Materiale të transportueshme nga makinat e ngarkim-transportit (Neni 54 i Kodit Rrugor)

1. Materiale të përpunuara, sipas nenit 54, pika 1, shkronja l e Kodit Rrugor, quhen ato që përdoren në ciklin prodhues të ndërmarrjeve të ndërtimit, nga ndërmarrjet pyjore dhe ato të mbledhjes dhe përpunimit të plehrave të qyteteve, apo të pastrimit të pusëtave të ujërave të zeza, nëpërmjet mekanizmave të përshtatshme të vendosura në makinat e ngarkim-transportit.

2. Ministria e Transportit, mund të klasifikojë si materiale të transportueshme nga makinat e ngarkim-transportit edhe materiale të tjera, që rezultojnë si domosdoshmeri operative industriale, heqja e të cilave lidhet me pastertinë e mjedisit dhe me sigurinë e transportit.

Neni 201.

Automjetet për transport dhe për përdorim të veçantë (Neni 54 i Kodit Rrugor)

1. Sipas nenit 54, pika 2 e Kodit Rrugor, klasifikohen automjete për transporte të veçanta ato automjete, të pajisura me njëren nga karrocërit e poshteshenuara:

- a) dhome izotermike apo e izoluar, me apo pa grup frigoriferik, e njohur si e përshtatshme për transportin e ushqimeve në regjim frigoriferik, në temperature të kontrolluar;
- b) karrocëri të përshtatshme për ngarkimin, përpunimin, transportin dhe shkarkimin e mbeturinave të forta të qyteteve;
- c) çisternat për transportin e lengjeve apo të ujërave të zeza;
- ç) çisterna apo konteniene, të pajisur posaçërisht për transportin e materialeve të shkrira dhe në forme pluhuri;
- d) shasi, të pajisura me sisteme kapeze për transportin e kontenierëve apo të shtepive të levizshme, të tipit të unifikuar;
- dh) shasi me krahe për transportin e trupave të lidhur;
- e) betoniera;
- ë) karrocëri për transportin e personave në kushte të veçanta dhe që dallohen me ane të një paisje të veçantë, të përshtatshme për kete qëllim;
- f) karrocëri të pajisura në menyre të veçantë për transportin e materialeve të klasifikuara të rrezikshme nga ADR-ja apo në bazë të normativave përkatëse të Komunitetit Europian;
- g) karrocëri të veçanta, me udhezues rrotash dhe plan të pjerret ngarkimi, të caktuara vetëm për transport automjetesh;
- gj) karrocëri të tjera, të njohura nga Ministria e Transportit si të përshtatshme për transporte të veçanta.

2. Klasifikohen, në baze të nenit 54, pika 2 e Kodit Rrugor, për përdorim të veçantë, automjetet e mëposhtme:

- a) traktori rrugor;
- b) autopastruesja;
- c) autopompa;
- ç) autopastruesja e bores;
- d) autoujitesja;
- dh) autooficina;
- e) automjetet e shkalles dhe automjetet për riparimin e linjave elektrike;
- ë) automjetet me vinç gru;
 - f) automjetet për ndihmen e shpejte në rrugë;
 - g) automjetet me pedane apo kosh të ngritshëm;
- gj) autobluajtesja shkoqese;
 - h) autofshiresja;
 - i) autoambulanca;
 - j) automjetet e varrimit;
 - k) autofurgonet e blinduar, për transportin e të burgosurve;
 - l) automjetet për dezinfektim;
 - m) autoreklamata dhe mjetet për ekspozime reklamash, të pajisura me karrocëri të veçantë për kete funksion, që nuk lejon përdorime të tjera dhe ku sendet që transportohen nuk hiqen kurre nga mjeti;

- n) automjetet për radio, televizion, kinema;
- o) automjetet e caktuara për shfaqje në levizje;
- p) automjetet e pajisura me ambulanca të levizshme;
- q) autotendat;
- r) automjetet e pajisura për sperkatje të fushave;
- rr) autosaldatricja;
- s) automjet me aparatura telegrafike;
- sh) autogermuesja;
- t) autoshpuesja;
- th) autosharra;
- u) automjetet e pajisura me gjenerator;
- v) autopompa për beton;
- z) automjetet e tjera të pajisura me vegla të njohura nga Ministria e Transportit, të përshtatshme për përdorim të veçantë.

3. Për autotomjetet e transporteve dhe të përdorimeve të veçanta, në lejen e qarkullimit u shenohet një kapacitet fiktiv për qëllime fiskale (taksash), i cili përcaktohet nga diferenca ndërmjet pesës së përgjithshme të mjetit dhe tares së këtij mjeti të pajisur me karrocë normale ose, kur nuk ekziston ky version, me taren e automjetit (pa karrocë) të rritur me 20 për qind.

Neni 202.

Rimorkiot për transport dhe përdorim të veçantë (Neni 56 i Kodit Rrugor)

1. Klasifikohen, në bazë të nenit 56, pika 2, shkronja “c” e Kodit Rrugor, për transport të veçanta, rimorkiot dhe gjysmerimorkiot e pajisura me njëren nga karrocëritë e mëposhtme, të vendosura në mënyrë të përhershme:

- a) dhomë izotermike apo e izoluar, me ose jo grup frigoriferik, që është e përshtatshme për transportimin e ushqimeve në një regjim temperature të kontrolluar;
- b) karrocëritë të përshtatshme për ngarkimin, përpunimin, transportimin dhe shkarkimin e plehrave të forta të qyteteve;
- c) çisternat për transportimin e lëngjeve dhe të ujërave të zeza;
- ç) çisterna apo konteinere, të pajisur posaçërisht për transportin e materialeve të shkrirë apo në formë pluhuri;
- dh) shasi, të pajisura me sisteme kapjeje për transportin e kontenierëve apo të shtëpive të levizshme, të tipit të unifikuar;
- dh) shasi me krahe për transportin e trupave të lidhur;
- dh) betoniera;
- ë) karrocëritë të caktuara për transportin e personave në kushte të veçanta dhe të dallueshme nga një pajisje e përshtatshme për këto qëllime;
- a) karrocëritë, të pajisura posaçërisht për transportin e materialeve të klasifikuara të rrezikshme në bazë të ADR-së apo të normativave përkatëse të Komunitetit Europian;
- b) karrocëritë e veçante, me udhezues rrotash dhe plan të pjerret ngarkimi, e përshtatshme për transportin e makinave;
- gj) karrocëritë të tjera, të njohura nga Ministria e Transportit si të përshtatshme për transport të veçantë .

2. Klasifikohen, në bazë të nenit 56, pika 2, shkronja “d” e Kodit Rrugor, për përdorim të veçantë këto rimorkio:

- a) të caktuara vetëm për tu sherbyer automjeteve për përdorim të veçantë,
- b) të karrocuara në përputhje me automjetin për përdorim të veçantë, të cilit i është caktuar;
- c) të përshtatura për transportin në rrugë të mjeteve hekurudhore.

3. Për rimorkiot e përdorimeve të veçanta, në lejen e qarkullimit shenohet një kapacitet fiktiv për qëllime fiskale (taksash), që përcaktohet nga diferenca ndërmjet peshes së përgjithshme të mjetit dhe tares së këtij mjeti të pajisur me karrocieri normale ose, kur nuk ekziston ky version, me taren e rimorkios (pa karrocieri), të rritur me 20 për qind.

Neni 203.

Përmasat e mekanizmit të tërheqjes të karrelave (Neni 56 i Kodit Rrugor)

1. Përmasat maksimale, të pranueshme të karrelave, në raport me pesën e automjetit tërheqës bosh, janë:

- a) për automjet tërheqës bosh, jo më e madhe se 1000 kg: 2 m gjatësi, përfshi mekanizmin e tërheqjes; 1,2 m gjerësi; 300 kg pesha e përgjithshme, kur është e ngarkuar plot;
- b) për automjetet tërheqës bosh, me pesë mbi 1000 kg : 2,5 m gjatësi, përfshi mekanizmin e tërheqjes; 1,5 m gjerësi; 600 kg pesha e përgjithshme, kur është e ngarkuar plot;
- c) për autobusët tek, bosh, me pesë më shumë se 2500 kg : 4,1 m gjatësi, përfshi mekanizmat e tërheqjes; 1,8 m gjerësi; 2000 kg pesha e përgjithshme, kur është i mbushur plot.

2. Megjithatë gjerësia e karrelit nuk duhet ta kalojë atë të automjetit tërheqës dhe lartësia maksimale nuk duhet të kalojë 2,5 m.

3. Karrelat me një rrotë duhet t'i kenë mekanizmat e lidhjes të pajisura me dy ganxha, peshatshmeria e të cilave duhet të provohet konkretisht, në përputhje me rregullat e nxjerra nga Ministria e Transportit. Për timonet dhe unazat lidhëse të karrelave zbatohen të njëjtat norma të vlefshme për rimorkiot, në përputhje me pesën e përgjithshme.

4. Çdo karrel duhet të dallohet nga një numër progresiv i konstruksionit, i vendosur në pjesën e jashtme të krahut të djathtë të shasisë, nën kujdesin e fabrikës prodhuese.

5. Në lejen e qarkullimit të mjetit tërheqës, duhet të jepen shënuar numri i shasisë, përmasat, karrociera, pesha tërësore dhe sistemi i frenimit të karrelit, i cili është lejuar të tërhiqet.

Neni 204.

Pajisjet e makinave bujqesore (Neni 57 i Kodit Rrugor)

1. Pajisjet e makinave bujqesore jane mekanizma që përdoren në veprimtarinë bujqesore dhe pyjore, për të cilat flitet në nenin 57, pika 1 e Kodit Rrugor.
2. Sipas kërkesave të qarkullimit rrugor, pajisjet për të cilat flitet në piken 1, ndahen në pajisje të montuara dhe gjysmëmëmontuara. Të dyja tipat e pajisjeve jane të montueshme në pikelidhjet përkatëse të makines bujqesore.
3. Quhen pajisje të montuara ato pajisje, pesha e të cilave transmetohet në toke tërësisht, nëpermjet makines bujqesore.
4. Quhen pajisje gjysmëmëmontuara ato pajisje, pesha e të cilave transmetohet, në toke apo në rrotat e makines, pjesërisht. Në një rast të tille, lidhjet përkatëse duhet të lejojne një lekëndje të pajisjeve në planin vertikal.

Neni 205.

Tërheqesat bujqesore, me plan ngarkimi (Neni 57 i Kodit Rrugor)

1. Tërheqesat bujqesore, për të cilat flitet në nenin 57, pika 2, shkronja “a” e Kodit Rrugor mund te jene të pajisura me plan ngarkimi, edhe të palevizshem, në përputhje me rregullat e mëposhtme:
 - a) kur hapësira minimale e njërit prej akseve është me e vogël ose e barabartë me 1.35 m;
 - a1) kur përmasa e planit të ngarkimit nuk mund ta kalojë në gjatësi me here hapësirën minimale dhe në gjatësi 1.6 m;
 - a2) kur gjatësia e mjetit nuk mund ta kapërcejë të 6 m;
 - a3) kur pesha e mjetit tërheqës, të ngarkuar plot, nuk mund t’i kalojë tonët;
 - b) Kur hapjet minimale të njërit prej akseve të sipërme është me e madhe se 1.35 m, gjatësia e planit të ngarkimit nuk mund të kalojë me 1.4 here hapësirën maksimale, të pranueshme për qarkullimin. Gjatësia maksimale e planit të ngarkimit nuk duhet të kapërcejë maksimalen e lejuar për qarkullimin rrugor të tërheqësve bujqesore, pa pajisje.
2. Në rast shoqërimi të mjeteve tërheqëse bujqesore me rimorkio, me një apo me shumë akse, ose edhe me makine bujqesore të lidhur, nuk duhet të ketë mbivendosje të planeve të ngarkimit të mjeteve ndaj pjesës së lire, të parashikuar për mekanizmat e lidhjes.

Neni 206.

Kufijte për transportin e personave me makina bujqesore (Neni 57 i Kodit Rrugor)

1. Transporti i personave, që lidhen me punet bujqesore, mund të lejohet vetëm në kufirin maksimal të dy njësive, vetëm në tërheqeset bujqesore apo në makinat bujqesore që funksionojnë me dy ose me shumë akse, duke arritur një shpejtesi maksimale jo më shumë se 30 km/ore. Transporti i personave mbi rimorkiot bujqesore lejohet në kufijte dhe menyrat e fiksuara nga neni 207. Nuk lejohet, gjithsesi, transporti i personave në kembe.

2. Për transportin e personave duhet kërkuar nga Drejtoria Rajonale e Sherbimeve të Transportit Rrugor, verifikimi i përshtatshmerisë së makines. Kjo dege pasi verifikon përshtatshmerinë e makines, shenon në lejen e qarkullimit numrin e personave që mund të transportohen, përfshirë drejtuesin e mjetit, dhe pajisjet e caktuara.

3. Transporti i personave në rimorkiot bujqesore mund të kryhet vetëm në vendet ku ndodhen fermat bujqesore apo nga vendet ku mbledhet prodhimi bujqësor deri në qendren e fermës dhe anasjelltas.

Neni 207.

Pajisja dhe mekanizmat e makinave bujqesore vetelevizëse, për transport personash (Neni 57 i Kodit Rrugor)

1. Ndenjeset për shoqeruesit, të vendosura në makinat bujqesore, vetelevizëse, duhet t'u përgjigjen kërkesave të përcaktuara nga firmat prodhuese.

2. Rimorkiot bujqesore, për të kryer transportin e personave, duhet të jenë të tipit të përforcuar, me të pakten me dy akse, të pajisura me pajisje frenimi, të tipit të vazhdueshëm dhe automatik, ose dhe të përzier dhe automatik. Ato duhet, ndër të tjera, të jenë të pajisura me susta elastike.

3. Ndenjeset e vendosura në dyshemene e rimorkios, duhet të jenë të fiksuara mirë, si nga ana e jashtme dhe nga ajo e pasme dhe në përputhje me një interval jo më shumë se dy ndenjese, me elemente hekuri dhe me bulona të lidhura drejtpërdrejt me strukturën bazë të mjetit.

4. Ndalohet vendosja e ndenjeseve në spondet e rimorkios si dhe mbështetja e personave në sponde. Ndenjeset duhet të jenë të pajisura me mbështetëse shpatullash, me lartësi të pakten 300 mm dhe me mbështetëse kraresh, anash, të larta të pakten mm.

5. Gjeresia e ndenjeseve për secilin vend nuk duhet të jetë më pak se 500 mm, thellesia jo më pak se 300 mm. Largesia ndërmjet mbështetëseve të shpatullave të ndenjeseve të dyja rratheve paralele, jo më pak se 800 mm.

6. Korsia gjatësore e ndenjeseve nuk duhet të jetë më pak se 400 mm, e matur nga lartësia e dyshemes së ndenjës.

7. Rimorkioja, gjate transportit të personave, duhet të jete e pajisur me sponde përgjate gjithë gjatesise, ose edhe me sponde të larta e pakta 900 mm. Gjithashtu duhet të ketë një shkallë të palevizshme.

8. Numri i personave, që mund të transportohen, është në varesi me numrin e vendeve dhe nuk duhet të jete me i madh se 20 veta.

Neni 208.

Shpejtesia teorike dhe ajo e mundshme e makinave bujqesore, vetlevizëse (Neni 57 i Kodit Rrugor)

1. Shpejtesia maksimale teorike për konstruksionet e makinave bujqesore, vetlevizëse, për të cilat flitet në nenin 57 të Kodit Rrugor, duhet të jete e llogaritur sipas tabelës së homologimit, të miratuar nga Ministria e Transportit.

2. Shpejtesia maksimale e mundshme duhet të verifikohet sipas tabelës së homologimit, të miratuar nga Ministria e Transportit.

3. Ndaj shpejtesise maksimale të mjetit të treguar nga konstruktori dhe që përfshihet në kufijte e parashikuara në nenin 57 të Kodit Rrugor, zbatohen tolerancat e parashikuara nga normativat e përgjithshme.

Neni 209.

Kufijte dhe menyrat e qarkullimit të makinave teknologjike (Neni 58 i Kodit Rrugor)

1. Makinat teknologjike, për të cilat flitet në nenin 58 të Kodit Rrugor, mund të qarkullojnë në rrugë, në përputhje me rregullat e vendosura nga neni 113 i Kodit Rrugor.

2. Për rastin e pikes 1, makinat teknologjike mund të qarkullojnë me ose pa pajisjet e punës, të njohura nga qendra e miratimit apo homologimit si të zmontueshme, me kusht që për çdo rast të respektohen kufijte e përmasave dhe e peshës të verifikuar nga kjo qendër, duke përfshirë këtu vlerën e raportit minimal ndërmjet peshës ose peshave që rendojnë mbi aksin ose akset e përparme, dhe të asaj ose atyre, që rendojnë mbi aksin ose akset e pasme.

3. Të gjitha hollësitë e përshkruar në pikën 2, duhet të jenë të hedhura në librezën e automjetit, të leshuar nga organi përkatës.

Neni 210.

Pajisjet e makinave teknologjike (Neni 58 i Kodit Rrugor)

1. Makinat teknologjike duhet të jenë të miratuara dhe verifikuara me mjete të ndryshme ndërmjet tyre, në kushte që sistemi i punës të mos pesoje ndryshime, sipas përcaktimeve të bëra në udhëzimin e Ministrisë së Transportit.

Neni 211.

Disiplina e mjeteve zhvendosese të caktuara për pune në zonat e porteve (Neni 58 i Kodit Rrugor)

1. Quhen mjete zhvendosese ato mjete të caktuara për transport të kombinuar apo levizje të mjeteve dhe konteniereve të rimorkiuar në zonat e porteve, aeroporteve apo në pikat e shkembimit, apo të caktuara për të lidhur dy ose me shume nga zonat e siperpermendura, edhe kur ato jene nderprere nga zonat publike.

2. Mjetet zhvendosese jane përfshire në makinat teknologjike, për të cilat flitet në nenin 58, pika 2, shkronja “c” e Kodit Rrugor.

3. Rregullat teknike, për futjen në qarkullim të mjeteve zhvendosese, përcaktohen me udhezim të Ministrise se Transportit.

Neni 211/a

Ciklomotorë, motomjete e automjete të hershme me interes historik dhe koleksionimi (neni 60, i Kodit Rrugor)

1. “Mjete rrugore të hershme” quhen ciklomotorët, motomjetet e automjetet që plotësojnë kushtet e mëposhtme:

- a) të jetë i prodhuar së paku përpara 30 (tridhjetë) vjetësh;
- b) të jetë i ruajtur apo i rikonstruktuar në formën e tij origjinale, për shkak të ruajtjes së trashëgimisë historike dhe të kulturës teknike;
- c) të mos përdoret në qarkullimin e përditshëm;
- ç) të klasifikohet në kategorinë e mjeteve rrugore me vlerë historike;
- d) të mos jetë më në prodhim.

2. Mjetet rrugore të hershme regjistrohen në listën e qendrës historike të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, të emërtuar “Regjistri RETRO”.

3. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor kryen vlerësimin e klasifikimin e mjeteve rrugore me vlerë historike nëpërmjet kontrollit të mjetit rrugor dhe të dokumentacionit të tij, përcaktimit të prejardhjes, vlerësimit, kategorizimit të mjetit rrugor, pjesëve dhe konstruksioneve të tij, në përputhje dhe me rregulloren e brendshme të hartuar prej saj. Procedurat kryhen përkundrejt tarifave të shërbimit të miratuara nga ministri përgjegjës për transportin.

4. Vlerësimi dhe klasifikimi i mjeteve rrugore në kategorinë e mjeteve rrugore me vlerë historike, bazuar në shtojcën XII, që i bashkëlidhet kësaj rregulloreje, bëhen sipas:

- a) vjetërsisë;
- b) karakteristikave teknike;
- c) ruajtjes së formës.

5. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, pas procedurës së vlerësimit dhe klasifikimit të mjeteve rrugore me karakter historik, kur mjeti rrugor plotëson kushtet e përcaktuara për klasifikim në kategorinë e mjeteve rrugore me karakter historik, lëshon “Certifikatë të njohjes” të mjetit rrugor me afat vlefshmërie 4 (katër) vjet.

6. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor miraton

rregulloren lidhur me të drejtat dhe detyrimet e subjekteve, të cilat kanë në pronësi apo posedim një mjet rrugor të hershëm dhe që është i regjistruar në “Regjistrin RETRO”. Drejtuesit e mjeteve rrugore me karakter historik janë të detyruar të pajisen me lejedrejtimin përkatës e të zbatojnë rregullat e qarkullimit rrugor gjatë përdorimit të këtyre mjeteve.

7. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor ngre në ambientet e saj qendrën historike. Në qendrën historike mbahen edhe mjetet rrugore që paraqesin rëndësi historike dhe vlerë koleksioni, por që nga ana e institucionit që e ka në inventar nuk mund të mirëmbahet në kushtet e duhura teknike. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, me fonde të saj apo të donatorëve, mund të financojë projekte që lidhen me ristrukturimin, ruajtjen apo dhe blerjen e mjeteve të hershme rrugore sipas legjislacionit në fuqi.

8. Për rastet kur mjetet nuk disponojnë dokumentacion provues apo kur montimi është kryer nga vetë pronari i mjetit, Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, përmes një komisioni, vendos për miratimin ose refuzimin e regjistrimit të mjeteve historike në “Regjistrin RETRO”.

9. Mjetet rrugore të hershme lejohet të qarkullojnë vetëm me autorizim të lëshuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, me afat vlefshmërie maksimale 30 (tridhjetë) ditë vetëm për pjesëmarrjen në organizime, evenimente, panaire, rrugëtime në autokolonë, individuale ose në grupime, rrugëtime për verifikime teknike dhe mirëmbajtjeje. Me të njëjtin afat vlefshmërie të autorizimit, mjeti rrugor i hershëm duhet të disponojë sigurimin e përgjegjësisë ndaj palëve të treta (TPL).

10. Mjetet rrugore të hershme do të pajisen me targë të veçantë pas marrjes së certifikatës së njohjes, sipas modelit të propozuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor dhe të miratuar nga ministria përgjegjëse për transportin.

11. Për të gjithë personat fizikë ose juridikë, që disponojnë të paktën tri mjete në “Regjistrin RETRO”, kanë të drejtë të pajisen me një targë të vetme, e cila do të jetë e vlefshme për të gjitha mjetet, pjesë e këtij koleksioni.

12. Institucionet shtetërore kanë detyrimin për të informuar Drejtorinë e Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor lidhur me mjetet rrugore të hershme që kanë në inventarin e tyre. Shitja, nxjerrja jashtë përdorimit apo shitja në formën e skrapeve nuk mund të bëhet pa marrë paraprakisht miratimin e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor”.

Neni 212.

Gjatesia maksimale e automjeteve, autotrenave dhe trolejbusëve (Neni 61 i Kodit Rrugor)

1. Gjatesia maksimale, prej 16,5 metrash, lejohet për mjetet e përmendura, ku gjatesia e aksit të prerjes, e matur horizontalisht, ndaj pjesës së pasme të gjysmerimorkios, rezulton jo më shumë se 12 m dhe, ndaj një pike çfaredo të pjesës së përparme të gjysmerimorkios, rezulton jo më e madhe se 2,04 m. Për sa kohe që nuk verifikohet qofte edhe njëra prej kushteve të përmendura, gjatesia e mjeteve të përmendura nuk mund ta kalojë gjatesinë 15,5 m.

2. Gjatesia maksimale, prej 18,35 m, është e lejuar për autotrena dhe trolejbusë që paraqesin një largësi maksimale prej 15,65 m, e matur paralelisht me aksin gjatesor të autotrenit, ndermjet skajit të përparme të zones së ngarkesës, prapa kabines, dhe skajit

të pasem së rimorkios të mjetit, pa hapësirën ndermjet pjeses së pasme të mjetit me motor dhe pjeses së përparme të rimorkios, si dhe një largësi maksimale prej 16,00 m, e matur paralelisht me aksin gjatesor të autotrenit, ndermjet skajit të përparme të zones së ngarkeses prapa kabines dhe skajit të pasmë të rimorkios së mjetit. Nëse nuk verifikohet as edhe njëra nga kushtet e sipërpermendura, gjatesia e autotreneve dhe e trolejbusëve nuk mund të kalojë 18,00 m.

3. Ministria e Transportit, me urdher, mund të përcaktojë për automjetet, autotrenat dhe trolejbusët, vlera të ndryshme, nga ato të treguara në pikat 1 dhe 2, të përmasave.

Neni 213.

Brendashkrueshmeria e mjeteve në kthese. Zona e pengimit (Neni 61 i Kodit Rrugor)

1. Çdo mjet me motor, apo një kompleks mjeteesh, duhet të brendashkruhet në një kurore rrethore (zone pengimi), me rreze të jashtme 12,5 m dhe rreze të brendshme 5,3 m. Për komplekset e mjeteve duhet, ndër të tjera, të verifikohen kushtet e brendashkruarjes së kompleksit brenda kurbes, me rrezen më të vogël të përshkuar nga mjete tërheqes, si edhe mundësia e tranzitit në kurbat altimetrike të sipërfaqes rrugore.

2. Kushtet e brendashkruarjes dhe mundësia e tranzitit, përcaktohen nga tabelat e unifikimit, të leshuara nga Ministria e Transportit.

3. Për të përcaktuar kushtet e përgjithësuara të përputhjes ndërmjet mjeteve tërheqes dhe mjeteve të rimorkiuara, Ministria e Transportit përcakton karakteristikat e normalizimit të këtyre mjeteve, të cilat zëvendësojnë provat për të cilat flitet në piken

Neni 214.

Ngarkesa kufitare aksiale (Neni 62, i Kodit Rrugor)

1. Duke u bazuar në ato që janë shkruar në nenin 62 të Kodit Rrugor, pesha maksimale që bie mbi secilin nga akset të mjetit, nuk mund të tejkalojë vlerën limit, të njohur si të lejueshme nga ndërmarrja prodhuese e mjetit. Në rast mosrespektimi, zbatohen sanksionet e parashikuara nga neni 62, pika 7 e Kodit Rrugor.

Neni 215.

Vlera maksimale e peshës së rimorkiuar dhe përcaktimi i saj. Procedurat për lidhjen e rimorkiove (Neni 63 i Kodit Rrugor)

1. Vlera maksimale, e lejueshme e peshës së rimorkiuar, si edhe menyra e procedimit për lidhjen e rimorkiove, vendosen nga shtojca III e këtij kapitulli.

2. ministri i Transportit mund të nxjerre udhëzime për përcaktimin, në lejen e qarkullimit të rimorkiove apo gjysmerimorkiove, të tipeve apo të klasave të tërheqësive të përshtatshme për tërheqjen e këtyre rimorkiove apo gjysmerimorkiove,

në përputhje me karakteristikat e nevojshme për të garantuar kushtet e sigurimit të qarkullimit të kompleksit dhe të kapacitetit rimorkiues së tërheqesit.

3. Çiftezi i mjeteve që, vetem ose në kompleks, i kalojnë kufijtë e vendosur në nenet 61 dhe 62 të Kodit Rrugor, lejohet, pas kryerjes së kontrollit nga Drejtoria Rajonale e Sherbimeve të Transportit Rrugor, në përputhje me kushtet e parashikuara nga pika 6, e shtojcës III të këtij kapitulli, me përjashtim të shkronjave “e” dhe “f” të kësaj pike, si edhe të kushteve të tjera teknike, përkatëse, të nxjerra nga Ministria e Transportit. Autorizimi për të qarkulluar për komplekset duhet të jete shenuar në lejen e qarkullimit të rimorkios apo gjysmerimorkios, në mënyrën e treguar nga kushtet teknike, të siperpermendura.

KREU II

MJETET E TËRHEQURA ME KAFSHE, SLITAT DHE BIÇIKLETAT

Neni 216.

Sistemet e frenimit të mjeteve të tërhequra me kafshe dhe të slitave (Nenet 64 dhe 69 të Kodit Rrugor)

1. Sistemi i frenimit i mjeteve të tërhequra me kafshe, me kater rrota, me disqe hekuri, i realizuar me cepa, tapa apo tamponë, që veprojnë mbi disk, duhet të vihet në punë me anë të një manovele, me vida mekanike apo me vida pa fund. Manovela, që ve në punë frenin, duhet të jete e vendosur, si rregull, në pjesën e jashtme të njëres prej shtangave. Cepat, tapat apo tamponet, mbështeten mbi sipërfaqen e jashtme të diskut të hekurit dhe me shtypjen e ushtruar, veprojnë mbi frenin.

2. Sistemi i frenave tek mjetet e tërhequra me kafshe, me kater rrota, me disqe hekuri, është i barabartë me atë të mjeteve me dy rrotat dhe duhet të vendoset në mënyrë të tillë që të veprojë të pakten mbi rrotat e pasme të mjetit.

3. Sistemi frenues i mjeteve të tërhequra me kafshe, me dy rrota të gomuar, përmban dy tambure të vendosur në faqen e brendshme të dyja rrotat dhe lidhur me to. Ndaj tambureve të tillë metalike, zbatohet mekanizmi i frenimit, që mund të përbehet nga dy cepa, me ferota vepruese, me prirje zgjeruese nga brenda tamburit, ose edhe me një shirit metalik, të pajisur nga brenda me ferota, që veprojnë mbi pjesën e jashtme të tamburit. Cepat, të vendosura brenda tamburit, duke u zgjeruar, hapen në pjesën e brendshme të tamburit dhe e bëjnë që freni të veprojë mbi rrotën. Në të njëjten mënyrë vepron shiriti i hekurit që, duke u shtrenguar, hapet mbi sipërfaqen e tamburit dhe frenon rrotën.

4. Sistemi frenues i mjeteve të tërhequra me kafshe, me kater rrota të gomuar, është i njëjti me atë të mjeteve me dy rrota. Është e nevojshme që të pakten njëra prej rrotave të pasme të jete e pajisur me kete mjet frenimi. Karrocet bujqësore mund të jenë të pajisura me frena që vihen në veprim me anë të një leve të vendosur nën mbështetëse, e cila manovrohet me leven përkatëse të komandës, mjaft që të garantohet frytshmëria e frenimit.

5. Slitat duhet të kenë një mjet frenimi të përbërë nga një apo dy mentesha, të vendosura në shinat e slites, të cilat manovrohen me leva apo timone ose edhe nëpërmjet një ruli të vendosur në pjesët e jashtme, gjatesore të të dyja shinave, të

pajisura me mentesha e të manovruar nëpërmjet një leve apo timoni ose edhe nëpërmjet zinxhireve, të lidhur në pjeset e jashtme të shinave. Përdorimi i ketyre mjeteve të frenimit lejohet vetëm në rrugët me bore apo akull, të mjaftueshme për të patur forme rruge.

Neni 217.

Sistemet e sinjalizimit pamor të mjeteve të tërhequra me kafshe dhe të slitave (Nenet 65 dhe 69 të Kodit Rrugor)

1. Sinjalizimi i përparëm, me drita të bardha, të mjeteve të tërhequra me kafshe dhe të slitave, duhet të realizohet nëpërmjet dy fenereve, drita e të cileve duhet të jete e shikueshme, të pakten, në një largesi 100 m.

2. Sinjalizimi i pasme, me drita të kuqe i ketyre mjeteve, duhet të realizohet nëpërmjet dy fenereve, drita e të cileve duhet të jete e shikueshme, të pakten në një largesi 100 m.

3. Feneret e përparme nuk duhet të projektojnë drite të bardhe prapa dhe ata të prapmit nuk duhet të projektojnë drite të kuqe përpara. Drita e ketyre fenereve mund të prodhohet si me pila apo akumulatore, si dhe me djegie me naftë, benzine apo lende të tjera të djegshme, të përshtatshme për qëllime ndriçimi.

4. Sinjalet reflektues, me të cilet duhet të pajisen mjetet e tërhequra me kafshe si dhe slitat, duhet t'u përgjigjen të njëjtave rregullave, të vlefshme për sinjalet reflektuese të automjeteve. Keto sisteme mund të mbeten të varura por që të mos lekunden, në mënyrë që të garantohet shikimi gjeometrik i caktuar për secilin prej tyre.

Neni 218.

Targat e mjeteve të tërhequra me kafshe dhe të slitave (Neni 67 i Kodit Rrugor)

1. Targat e mjeteve të tërhequra me kafshe dhe të slitave, janë një pllakez alumini, në formë drejtkëndeshi, me trashësi 7/10 e milimetrit dhe me përmasa 68 mm x 190 mm. Kjo targë, që në cepa duhet të ketë vrima për fiksimin e saj në pjesën e jashtme, djathtas, të mjetit, duhet të ketë sfond të kuq, nëse është e caktuar për transport njërzish, të gjelbërt nëse është e caktuar për transport sendesh, të kaltert nëse është e caktuar për karrocë bujqësore. Lyerja e poshtme duhet të jete e pjekur me zjarr.

2. Targa duhet të përmbajë të dhënat e mëposhtme:

- a) lart, në të majte: llojin (përcaktimin) e mjetit (mjet për transport njërzish, mjet për transport sendesh, karrocë bujqësore);
lart, në qendër: numrin e amzes së mjetit;
në mes: treguesit e bashkise ose të komunes;
- ç) në pjesën menjehere poshtë: mbiemri dhe emri i pronarit të mjetit ose emertimi i firmes;
- b) poshtë, në të djathtë: shenjat rrethore, dalluese e shtetit e cila mban simbolin e Republikës së Shqipërisë.

3. Targat e mjeteve, të përcaktuara për transportin e sendeve si dhe targat e karrocave bujqësore duhet të kanë në mes, në të djathtë, edhe treguesin e masës

se përgjithshme për ngarkim të plote të lejuar, të tarës dhe të gjerësisë së disqeve. Për mjetet e caktuara për transport personash, gjithashtu, duhet të tregohet numri maksimal i personave të transportueshem përfshirë drejtuesin ose drejtuesit e mjetit.

4. Karakteristikat dhe treguesit e targave rezultojnë nga figurat III.1/a, III.1/b, III.1/c, të cilat duhet t'u përshtaten targave të vendosura mbi mjetet.

5. Regjistrimi mbi targë të treguesve, për të cilët u fol në pikën 2, duhet të kryhet kimikisht, përveç emrit të pronarit ose të firmës dhe të numrit të amzes, që duhet të regjistrohen me pantograf ose me punson. Në mënyrë analoge, me pantograf ose me punson, duhet të regjistrohet masa e përgjithshme për ngarkim të plote, tara, gjerësia e disqeve dhe numri i personave të transportueshem.

6. Treguesit e targës së njohjes të çdo mjeti të tërhequr me kafshë duhet të merren nga regjistri i amzes për mjete që tërhiqen me kafshë, i cili mbahet nga bashkia ose komuna. Në rast vjedhjeje ose prishjeje të targave të mjeteve të tërhequra me kafshë, zbatohet neni 102 i Kodit Rrugor.

7. Çmimi i pajisjes në targa përcaktohet në udhëzimin për të cilin flitet në nenin 67, pika 3, e Kodit Rrugor, i cili mund të azhurnohet me skadencë dyvjetore, me urdher të ministrit të Punëve Publike dhe Transportit.

Neni 219.

Sistemet e frenave të biçikletave (Nenet 68 dhe 69 të Kodit Rrugor)

1. Sistemet e pavarura të frenave, njëri mbi rroten e përparme dhe tjetri mbi atë të pasme, mund të veprojnë mbi rrote (pneumatikun ose diskun) mbi bucele, si edhe mbi mekanizmat e transmisionit.

2. Komandimi i frenës mund të bëhet me dorë ose me pedale.

3. Transmisioni ndërmjet komandës dhe frenës, mund të jetë realizuar me leve shtange, me cerniere ose me kavo fleksibël.

4. Sistemet për të cilët u fol në pikat 1, 2 dhe 3 mund të zbatohen si brenda, ashtu edhe jashtë strukturave tubore, metalike të mjetit.

Neni 220.

Sistemet e sinjalizimit zanor të biçikletave (Nenet 68 dhe 69 të Kodit Rrugor)

1. Tingulli i ziles duhet të jetë me një intensitet të tillë, që të degjohet të pakten në një largësi prej 30 m.

Neni 221.

Sistemet e sinjalizimit pamor të biçikletave (Nenet 68 dhe 69 të Kodit Rrugor)

1. Drita e përparme është një fener me dritë të bardhë ose të verdhë, me ushqim elektrik, e vendosur në një lartësi të përfshirë ndërmjet një vlere minimale prej 40 cm

dhe një vlerë maksimale prej 100 cm nga toka dhe e orientuar në mënyrë që aksi optik të takojë terrenin përballe biçikletës jo më shumë se 20 m.

2. Drita e emetuar duhet të japë një ndriçim, i cili, i matur mbi një ekran vertikal, të vendosur 10 m përpara fenerit, duhet të jetë me i madh ose i barabartë me 2 lux, në pikën që i përgjigjet projekcionit mbi ekran të qendrës së fenerit dhe mbi një vijë horizontale, që kalon nga kjo pikë, me një shtrirje 1 m nga e djathta dhe 1 m nga e majta e saj. Në asnjë pikë të ekranit të vendosur 60 cm më lart se ndriçimi horizontal i tënë drita nuk duhet të kalojë 5 lux.

3. Drita e kuqe e pozicionit të pasëm, me ushqim elektrik ose me refleksion, duhet të jetë në planin e simetrisë së biçikletës, në një lartësi nga toka jo më të madhe se 60 cm, por jo më poshtë se sistemi i dritës reflektuese, dhe të ketë drejtimin e ndriçimit drejt në drejtimin prapa, me aks horizontal, të përfshirë në planin e sipërpermendur të simetrisë.

4. Pamja nga mbrapa duhet të jetë siguruar brenda një këndi pamjeje prej $\pm 15^\circ$ vertikalisht dhe $\pm 45^\circ$ horizontalisht.

5. Intensiteti i dritës së emetuar nuk duhet të jetë më i vogël se 0,05 qiri brenda një këndi pamjeje $\pm 10^\circ$ vertikalisht dhe $\pm 10^\circ$ horizontalisht.

6. Drejtuesit e biçikletave duhet të sinjalizojnë për ndërrimin e drejtimit dhe për ndalimin me krah ose me një sistem të përshtatshëm drite, analog me ata të përshkruar për të gjithë mjetet e tjerë.

7. Sistemet e sinjaleve reflektuese, me drite të kuqe, duhet të jenë të montuara mbi një mbajtës të përshtatshëm, me aks të referimit horizontal dhe paralel me planin vertikal gjatësor të simetrisë të mjetit. Nuk duhet të ketë pengesë për përhapjen e dritës ndërmjet sistemit dhe syrit të vrojtuesit, të vendosur në hapësirën e përbashkët të dy dyfaqeshave kundërsjete, të dalat e të cilave, njëra horizontale dhe tjetra vertikale, kalojnë nëpër qendrën e sipërfaqes reflektuese, me kënde përkatësisht, 45° dhe 15° . Sistemi duhet të jetë vendosur mbi parafangon e prapme, në një lartësi jo më të madhe se 55 cm nga toka, e matur ndërmjet bordit të sipërm të sistemit dhe tokës, dhe duhet të jetë në një formë të tillë që të mund t'i brendashkruhet një këterkëndeshi me brinjë me gjatësi të tilla që raporti i tyre të mos jetë më i madh se dy. Sistemi mund të jetë i çiftezuar me dritën e pozicionit të pasëm, mjaft që sipërfaqet ndriçuese të të dyja sistemeve të qëndrojnë të ndara.

8. Sistemet e sinjalizimit reflektues, me drite të verdhe, të vendosura mbi dy krahët e secilës pedale dhe sistemet analoge, të vendosura mbi të dyja anët e secilës rrote, duhet të montohen në mënyrë të tillë që sipërfaqia e tyre të jenë jashtë pedaleve dhe rrotave, përkatësisht pingul me planin e pedaleve dhe paralel me planin e rrotave. Ato duhet të kenë formë të tillë që të mund të brendashkruhen në një këterkëndesh me brinjë me gjatësi të tilla që raporti i tyre të mos jetë më i madh se tërë.

9. Vlerat minimale të intensitetit të drites, në mije qiri të reflektuara për çdo lux të drites se bardhe renese mbi sistemet e ndryshem, dhe në funksion të kendeve të ndryshme të renies dhe të thyerjes duhet të jene si ato të treguara në shtojcen IV, pika 1, e ketij kapitulli.

10. Karakteristikat e materialit reflektues të sistemeve, me drite të kuqe dhe me drite të verdhe, jane ato, për të cilat flitet në shtojcen e përmendur me siper, pikat 2, 3 dhe

11. Tipet e sistemeve të parashikuar nga shtojca e siperpërmendur duhet të jene të homologuar nga Ministria e Transportit dhe duhet të mbajne vulen, në pozicion të dukshem, elementet për të cilet është folur në nenin 190, pika 7, dhe, nëse për arsyen e montimit është përshkruar një pozicion i përcaktuar, shkrimin “ lart” ose diçka të ngjashme.

Neni 222.

Sherbim taksie me mjetet e tërhequra me kafshe (Neni 70 i Kodit Rrugor)

1. Tipat e mjeteve të tërhequra me kafshe, me të cilet mund të ushtrohet sherbim taksie, sipas nenit 70, pika 2, shkronja “a“, e Kodit Rrugor, dhe menytrat e homologimit dhe të rishikimit të tyre jane përcaktuar në rregullore teknike, të miratuar nga ministri i Transportit. Tipat duhet të përcaktohen në lidhje me numrin e kafsheve të caktuara për tërheqjen e mjetit, me numrin e personave që transportohen dhe me pengesat në rrugë, në menyre që të garantojne sigurimin e qarkullimit dhe të pasagjereve.

2. Për të kryer sherbimin si taksi, mjeti, nëse u përgjigjet udhezimeve dhe tipave për të cilet është folur në rregullore, në pikën 1, duhet të homologohet nga organi përkatës, që ben regjistrimet e nevojshme. Rishikimi i targes bëhet në bazë të targës së vogel, që duhet të përmbaje numrin e targes se mjetit, të parashikuar në nenin 67 të Kodit Rrugor, daten e homologimit dhe numrin e regjistrimit në regjistrin e lartpërmendur. Targa e vogel duhet të jete vendosur në pjesen e prapme të mjetit, dhe të jetë e dukshme.

3. Për të marre lejen për sherbim taksie me mjete të tërhiqura me kafshe, për të cilat flitet në nenin 70, pikat 1 dhe 2, të Kodit Rrugor, i interesuari duhet t'i paraqese kryetarit të bashkise ose komunes një kerkese ku të shenohen të dhenat e gjendjes se tij civile; Nëse mjeti drejtohet nga drejtues të ndryshem, në kerkese duhet të shenohen edhe të dhenat e drejtuesve të tjerë.

4. Për të marre licensen është e nevojshme të plotesohen kërkesat e meposhtme:

- a) aftesia fizike e titullarit dhe e drejtuesve të tjere të mundshem, e cila duhet të pranohet nëpermjet vizites mjekesore nga organet mjekesore të bashkise apo komunes. Në këtë rast lëshohet një vertetim. Për të drejtuar mjetet e sherbimit taksi duhet të jesh në moshe madhore dhe të mos kesh kaluar të 65 vjeçet;
- b) të kene të pakten certifikaten e lejes elementare nga titullari ose nga drejtuesit e tjere të mjeteve;
- c) aftesia e kafshes ose e kafsheve që duhet të tërheqin mjetin, të provohet me ane të vizites të veterinerit, i cili leshon vertetimin përkatës;

ç) përputhja e mjetit me tipin dhe kategorinë për të cilën flitet në piken 1, rezultojnë nga homologimi dhe aftësia e tij për qarkullimin në rrugë, me synim sigurinë e trafikut dhe të personave që transportohen; kjo aftësi duhet të demonstrohet nëpërmjet një ecjeje prove mbi rrugë, nën kontrollin e organit përkatës të bashkisë, i cili leshon certifikatën.

5. Ku nuk plotësohen kushtet për të cilat u fol në piken 4, organi përkatës i bashkisë ose komunes i jep kerkuesit të lejes një afat jo më pak se 30 ditë, për rregullimet e nevojshme.

6. Çertifikatat, për të cilat u fol në piken 4, duhet t'i bashkëlidhen kërkesës që i drejtohet kryetarit të bashkisë ose komunës. Keto, pas kontrollit për plotësimin e kërkesave, leshojnë lejen me emrin e kerkuesit, e cila përmban edhe autorizimin e drejtimit të mjetit për drejtuesit e tjerë, nën përgjegjësinë e titullarit. Leja duhet të mbahet në mjet gjatë shërbimit dhe t'u tregohet organeve të policisë kur ata e kërkojnë.

7. Revizioni i mjeteve të tërhiqura me kafshe për shërbim taksie duhet të bëhet çdo 5 vjet. Titullari i lejes i paraqet kërkesën organit përkatës të bashkisë ose të komunes të cilët përcaktojnë vendin dhe kohën e rishikimit. Kjo bëhet me menyrat e përcaktuara në rregulloren teknike, për të cilën flitet në piken 1. Për rishikimin e ardhshëm leshohet certifikata përkatëse, që duhet të mbahet mbi mjet gjatë shërbimit. Mund të jete vendosur një afat jo më pak se 30 ditë për plotësimin e kërkesave që mungojnë. Nëse mjeti paraqet kushte krejtësisht të papershtatshme për shërbim, lajmerohet kryetari i bashkisë i cili merr masa për tërheqjen e lejes. Në menyre analoge veprohet nëse mjeti nuk paraqitet për revizion në afatin e caktuar.

8. Organi përkatës mund të vendosë në çdo rast, rishikimin e lejes, kur kontrollon ose arrin në përfundimin se mjeti nuk u përgjigjet me kushteve të kerkuara, duke përcaktuar një afat për plotësimet e nevojshme. Në një rishikim të tillë zbatohen dispozitat e pikës 7.

KREU III

MJETET ME MOTOR DHE RIMORKIOT E TYRE

PJESA I

NORMAT KONSTRUKTIVE, PAJISJET DHE KONTROLLET TEKNIKE PËR QARKULLIMIN

1 - KARAKTERISTIKA KONSTRUKTIVE, PAJISJET DHE IDENTIFIKIMET.

(Nenet 71 -74 të Kodit Rrugor)

Neni 223.

Karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve me motor dhe të rimorkiove të tyre (Neni 71 i Kodit Rrugor)

1. Karakteristikat e përgjithshme konstruktive dhe funksionale të mjeteve, subjekte të kontrollit, janë ato të treguara në shtojcën V të këtij kapitulli. Rreth këtyre karakteristikave, ministri i Transportit, me një udhëzim të dalë nga ai, përcakton mjetet, për secilën kategori, që do të jenë objekte të kontrollit.

2. Për sa është përcaktuar në nenin 71, pika 3, e Kodit Rrugor, udhëzimet që i përkasin rregullave teknike, përfshirë ato të diktuar në rruge eksperimentale, që kanë lidhje me karakteristikat të cilat në shtojcën e siperpermendur, përcaktojnë edhe menyrat për kerkimin dhe ekzekutimin e kontroleve përkatëse. Keto urdhera përcaktojnë, gjithashtu, rregullat teknike dhe karakteristikat e përjashtuara nga kontrolli i rastit ku kushtet e tipit të homologimit, kërkojnë miratim për çdo ekzemplar etalon. Rregullat teknike, të lidhura me karakteristikat konstruktive dhe funksionale që kanë të bëjnë me mbrojtjen e mjedisit, për të cilat është folur në shkronjën “E” të shtojcës së cituar, janë përcaktuar në baze të kufirit maksimal të lejuar të ndotjes dhe të zhurmave në atmosfere, kufij këta të vendosur sipas udhëzimit të përbashkët të Ministrisë së Transportit dhe Ministrisë së Shëndetësisë .

3. Ministri i Transportit, së bashku me ministrat e tjerë, të interesuar, do të përcaktojnë, në lidhje me nevojat e sigurimit në qarkullim ose të mbrojtjes së mjedisit, karakteristika të tjera konstruktive dhe funksionale, vazhdim i atyre të renditura në pikat e mesiperme.

Neni 224.

Sistemet e pajimit të mjeteve me motor dhe rimorkiot e tyre (Neni 72 i Kodit Rrugor)

1. Udhëzimet e nxjerra në zbatim të pikës 3 të nenit 72, të Kodit Rrugor, që u përkasin sistemeve të pajimit të mjeteve me motor dhe të rimorkiove të tyre, duhet të jenë sipas rregullave të hartuara në mbështetje të akteve të Komunitetit Europian. Sistemet e siperpermendura mund të jenë të ngjashme me rregullat që bëjnë pjesë në rregulloren ose në rekomandimet e nxjerra nga zyra europiane për Kombet e Bashkuara, nga Komisioni Ekonomik për Europën.
2. Bëjnë përjashtim sistemet e ndalimit dhe të mbrojtjes së mjeteve, të caktuara për t'u drejtuar nga invalide, ose për transportin e tyre, karakteristikat e të cilëve janë përcaktuar në udhëzimet e ministrit të Punëve Publike dhe Transportit.
3. Në zbatim të nenit 72, pika 9 e Kodit Rrugor, ndalohet vendosja e perdeve në xhamë ose përdorimi i xhamave të errët, në mjetet me motor.

Neni 225.

Treguesi i kilometrazhit (Neni 72 i Kodit Rrugor)

1. Shpejtesimateri i vendosur në automjete duhet të jetë i vulosur në secilën nga pikat e shpejtësisë, të sistemit të lidhjes së aparatit, nëse tërhiqet me forcë, në mënyrë që të mos demtohet matësi, pa thyer qoftë edhe një vule.

2. Vulat duhet të vendosen nga ofcina dhe nga montues të aftë për operacione të tilla, të miratuar nga organet përkatëse.

Neni 226.

Sinjalet e levizshme, shumefunksionale të ndihmes së shpejte (Neni 72 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali i levizshëm shumefunksional i ndihmes së shpejte, me të cilin, sipas nenit 72, pika 3, shkronja “d”, e Kodit Rrugor, duhet të jenë pajisur automjetet në qarkullim dhe të

cilin drejtuesit e mjeteve duhet ta ekspozojne në rastet e ndalimit të detyruar të automjetit në njërën prej situatave të vështira dhe të jashtëzakonshme të mëposhtme:

- a) semundje e menjehershme e drejtuesit të mjetit;
- b) avari në motor, në goma, në frena, në sistemin sinjalizues pamor dhe të ndriçimit;
- c) mungesë karburanti;

duhet të jenë të njëjta me karakteristikat e treguara në këto nën, në nenin 227 si edhe në shtojcën 6 të këtij kapitulli.

2. Mbi pjesën e jashtme të sistemit, të realizuar me elemente reflektuese, duhet të jenë të dukshme shenimet e mëposhtme.

- a) Ana e përparme: SOS (e përhershme) (figura III.2/a)
- b) Ana e prapme: SOS dhe njëra nga simbolet e mëposhtme:
- c) simboli i kryqit të kuq (figura III.2/b);
- d) simboli çeles, rregullues (figura III.2/c);
- e) simboli i distributorit (figura III.2/d).

3. Sinjali, që mban simbolin e kryqit të kuq duhet të përdoret në rastin e semundjes së menjehershme të drejtuesit të mjetit; sinjali që mban simbolin e një çele si rregullues në rastet e avarisë së mjetit; sinjali që mban simbolin e një distributori në rastin e mungesës së karburantit.

4. Sfondi i sinjalit duhet të jetë me ngjyrë të bardhë ose të verdhë, realizuar me elemente reflektuese, me simbole me ngjyrë të kuqe transparente ose të zeza.

5. Përmasat e simboleve dhe karakteristikat e elementit reflektues, duhet të jenë të tilla që të garantojnë, pa marrë parasysh fenomenin e turbullimit të shikimit, dallimin dhe njohjen në largësi të pakten 100 metra, nga një vëzhgues që ka mprehtësi pamore të mjaftueshme, pra 8 /10 të pakten në një sy dhe pa lente korrigjuese, si ditën, ashtu edhe natën.

6. Sistemi i sinjalizimit mund të jetë realizuar edhe me shenime të ndritshme, me ngjyrë të kuqe mbi sfond të zi të dukshëm, montuar vetëm nga ana e pasme e mjetit. Karakteret mund të jenë ndertuar nga elemente që emetojnë dritën e tyre ose që janë të ndritshëm. Është pranuar që shenimet të përsëriten edhe në pjesën e përparme të sinjalizimit, pra të jenë të dukshëm nga pjesa e përparme e mjetit. Në këto rast sfondet duhet të jenë me ngjyrë të bardhë ose të verdhë, me skaje të zeza.

7. Sistemi i sinjalizimit, për të cilin flitet në pikën 6, duhet të shfaqë mbi ekranin përkatës vetëm njërin nga shkrimet e mëposhtme: SEMUNDJE - MOTORI - GOMA - FRENAT - DRITAT - BENZINA - NAFTA.

8. Përmasat dhe qartësia e sfondit duhet të jenë të tilla që të garantojnë, pa marrë parasysh fenomenin e turbullimit të shikimit, lexueshmerinë, të pakten në largësinë

metra, duke u nisur nga një vëzhgues që ka mprehtësi pamore të mjaftueshme, ose të pakten 8 /10 në një sy dhe pa lente korrigjuese, si ditën, ashtu edhe natën.

9. Sistemi duhet të jetë tip i homologuar nga Ministria e Transportit.

10. Përputhja e sistemit me rregullat teknike vërtetohet nga prania e numrit të miratimit dhe e markës së fabrikës.

11. Pajisja e automjetit me sinjale të levizshme, shumëfunksionale, si dhe me kutinë e ndihmes së shpejte, është detyrë e përdoruesit të automjetit.

Neni 227.

Hollesi konstruktive të sinjaleve të levizshme, shumefunksionale të ndihmes se shpejte (Neni 72 i Kodit Rrugor)

1. Hollesite konstruktive të sinjalit të levizshëm, shumefunksional të ndihmes se shpejte, që është subjekt i miratimit sipas nenit 226, janë si më poshtë:

- a) faqet e jashtme duhet të kenë përmasa të përshtatshme, për të përmbajtur treguesit e parashikuar;
- b) faqet e brendshme të sistemit përdoren për të shënuar me shtyp datën dhe numrin e miratimit, për të futur udhëzimet e përdorimit dhe mesazhe të tjera të panevojshëm për t'u lidhur me sinjalizimin e ndihmes se shpejte, të lexueshëm vetëm për sistem të mbyllur.
- c) sistemi, për të cilin flitet në pikën 6 të nenit 226, duhet të ushqehet me bateri të zakonshme të automjetit, duke thithur një fuqi me të madhe se 30ë nga tensioni që jep vetë bateria kur motori dhe gjeneratori janë të ndaluar.
- ç) në rastin për të cilin është folur në pikën c), sinjalizimi duhet të ketë një komandues, i cili lejon ta fikësh edhe nëse është i lidhur me baterinë dhe një komandues të dytë, të pavarur ose jo nga i pari që lejon ndërrimin e shkrimit, që duhet të shfaqet në ekran. Komanduesi duhet të zëvendësojë njëkohësisht si shkrimin e prapme, ashtu edhe atë të përparme (nëse është parashikuar);
- d) sistemi duhet të ketë një bazament të përshtatshëm, që shërben për ta mbajtur së bashku me ekranet në pozicionin e përdorimit mbi pjesën horizontale të mbulesës së automjetit të ndaluar dhe duhet të jetë i tillë, që të sigurojë qëndrueshmërinë e sistemit nën veprimin e një ngarkese statike, jo më të vogël se 2 daN.

2. Veçorite e shënimeve, të simboleve dhe të materialeve të përdorura, si dhe menyrat e provës janë ato të treguara në shtojcën VI të këtij kapitulli.

Neni 228.

Tabela dhe numrat e identifikimit (Neni 74 i Kodit Rrugor)

1. Karakteristikat, menyrat e zbatimit dhe treguesit e tabelave, si edhe karakteristikat e numrave të identifikimit, të vendosura nga konstruktori i mjetit ose nga i besuari i tij, janë ato të bazuara në udhëzimet përkatëse të Komitetit Europian, ose në rekomandimet e nxjerra nga zyra europiane për Kombet e Bashkuara, Komisioni Ekonomik për Europën.

Neni 229.

Stampimi i numrit të shasisë (Neni 74 i Kodit Rrugor)

2. Në rast parregullsie ose të mungesës së numrit origjinal të shasisë, për të cilin është folur në nenin 74, pika 3, e Kodit Rrugor, ai ribëhet me stampim, nën kujdesin e organeve përkatëse, në fillim një numër të dallueshëm, nga shenja e vetë zyres, në bazë të kriterëve të treguara në shtojcën VII të kësaj rregulloreje.

2 - ÇERTIFIKATA E MIRATIMIT, E ORIGJINES DHE E HOMOLOGIMIT, DEKLARATA E PERPUTHJES

(Nenet 75-79, i Kodit Rrugor)

Neni 230. Çertifikate e miratimit (Neni 75 i Kodit Rrugor)

1. Çertifikata e miratimit, e leshuar sipas nenit 75, pika 1, e Kodit Rrugor, duhet të jete hartuar në bazë të modelit të miratuar nga Ministria e Transportit, dhe duhet të përmbaje të gjitha të dhenat e nevojshme për hartimin e pjesës teknike të lejes së qarkullimit të mjetit, të cilit i referohet, si dhe numrin e shasisë së këtij të fundit, emrin e fabrikës dhe të tipit.

2. Çertifikata e miratimit është e vlefshme si dokumentacion teknik për regjistrimin pasues të mjetit, vetëm nëse shoqërohet nga çertifikata e origjinës.

Neni 231.

Çertifikate e origjinës (Neni 75 i Kodit Rrugor)

1. Çertifikata e origjinës se një mjeti, për të cilën është folur në nenin 75, pika 2, e Kodit Rrugor, duhet të jete hartuar në bazë të modelit të miratuar ose e njohur nga Ministria e Transportit dhe duhet të përmbaje treguesit e mëposhtem:

- a) fabrikën dhe tipin;
- b) vendin e prodhimit ose të montimit, sipas rastit;
- c) numrin e shasisë;
- ç) të gjitha të dhenat e nevojshme për plotësimin e pjesës teknike të lejes së qarkullimit të mjetit se ciles i referohet;
- d) datën e leshimit.

2. Çertifikata e origjinës duhet të jete e nënshkruar nga titullari i shoqërisë konstruktore ose nga përfaqësuesi legal ose nga i autorizuari i tij. Nënshkrimi, nëse nuk është i depozituar pranë zyrave përkatëse të Ministrisë së Transportit duhet të jete i njëjtë dhe po të jete nevoja e legalizuar sipas ligjit. Për pasojat që janë parashikuar në nenin 230, pika 2, çertifikata duhet të jete e plotë me vulën dhe nënshkrimin e funksionarit të organit përkatës që ka marrë pjesë në kontrollin dhe proven, si dhe me vulën e zyrës së këtij organi.

3. Çertifikatat e origjinës, të leshuara deri në mbarimin e afatit ekzistuese ose të leshuara në një vend të huaj, mund të jene të ndryshme nga modeli i miratuar sipas pikës 1, dhe mund të mos jene të plota me të dhenat teknike të mjetit. Megjithatë të dhenat teknike të mjetit duhet të jepen në një dokumentacion të veçantë e të përshtatshëm.

Neni 231/1

**Kriteret dhe rregullat për kontrollin dhe për verifikimin e përputhjes me tipin e homologuar të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre, që prodhohen dhe importohen
(Neni 76 i Kodit Rrugor)**

1. Shërbimi i kontrollit dhe i verifikimit të përputhjes me tipin e homologuar të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre, që prodhohen dhe importohen në Republikën e Shqipërisë (që më poshtë do të quhet “Shërbimi i kontrollit dhe i verifikimit”) do të kryhet pranë qendrave të kontrollit teknik, të licencuara nga ministri përgjegjës për transportin.

2. Subjekti, që do të kryejë shërbimin e kontrollit dhe të verifikimit, duhet të plotësojë kriteret e mëposhtme:

2.1 të ketë përvojë të suksesshme mbi 3 (tre) vjet në realizimin e shërbimeve në fushën e mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre;

2.2 të ketë personel drejtues/menaxhues teknik me përvojë pune më shumë se 5 (pesë) vjet në realizimin e shërbimeve në fushën e mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre, në mënyrë që të garantojë me kompetencë dhe me cilësi këtë shërbim;

2.3 të ketë staf të mjaftueshëm profesional teknik, i cili të ketë përvojë pune më shumë se 3 (tre) vjet në këtë fushë, në realizimin e shërbimeve në fushën e mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre, në mënyrë që të garantojë me kompetencë dhe me cilësi këtë shërbim;

2.4 të sigurojë të gjitha lejet dhe licencat e nevojshme sipas kërkesave të legjislacionit të Republikës së Shqipërisë për kryerjen e shërbimit të kontrollit dhe të verifikimit;

2.5 të zotërojë personalitet juridik dhe pas përzgjedhjes të sigurohen për përgjegjësinë në ushtrimin e veprimtarisë së këtij shërbimi;

2.6 të informojë rregullisht ministrinë përgjegjëse për transportin me anë të një raporti mujor me shkrim për gjendjen (funksionale, teknike, kapacitetin etj.) dhe sasinë e mjeteve rrugore që kanë kryer kontrollin dhe verifikimin.

3. Qendrat e shërbimit të kontrollit dhe të verifikimit të përputhjes me tipin e homologuar të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre (që më poshtë do të quhet “Qendra e kontrollit dhe e verifikimit”) për kryerjen e shërbimit të kontrollit dhe të verifikimit duhet:

3.1 të sigurojnë kushte të mjaftueshme materiale-teknike dhe kapacitete operacionale, që të garantojnë funksionimin e përshtatshëm në ushtrimin e këtij shërbimi;

3.2 të kenë pajisje kompjuterike së bashku me *software*-ët aplikativë nga fusha përkatëse e homologimit të mjeteve rrugore për verifikimin e karakteristikave të mjeteve rrugore dhe verifikimin e kërkesave e parametrave teknikë të këtyre mjeteve;

3.3 të sigurojnë vazhdimisht paanshmëri profesionale në marrëdhëniet me grupet e interesit (personat fizikë apo juridikë), të cilët janë të varur në mënyrë direkte apo indirekte nga rezultati i kontrollit dhe i verifikimit të përputhjes me tipin e homologuar të mjetit rrugor për të cilin konstatohet përputhshmëria;

3.4 të kenë certifikatën për menaxhimin e cilësisë ISO 9001, SSH ISO 9001 ose SSH EN ISO 9001 dhe të sigurojnë zbatimin e legjislacionit të fushës për mbrojtjen e të dhënave personale;

3.5 të kenë një sistem unik dhe uniform të ofrimit të shërbimit të kontrollit dhe të verifikimit të mjeteve rrugore në të gjitha qendrat e kontrollit dhe të verifikimit;

3.6 të kenë kapacitetet e nevojshme për monitorimin e shërbimit të kontrollit dhe të verifikimit të mjeteve rrugore në kohë reale, përmes sistemeve të teknologjisë së informacionit;

3.7 të kenë nën vëzhgim me sistemin elektronik të kamerave mjediset ku kryhet shërbimi i kontrollit dhe i verifikimit të mjeteve rrugore;

3.8 të kenë në strukturën organike personel i cili duhet të jetë i trajnuar dhe i certifikuar, si dhe i njohur nga subjekti i ngarkuar me mbikëqyrjen e qendrave.

4. Shërbimi i kontrollit dhe i verifikimit të përputhjes me tipin e homologuar të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre, që prodhohen dhe importohen në Republikën e Shqipërisë, përfshihet në kategorinë VII.3 të shtojcës së ligjit për licencat.

Kjo veprimtari licencohet nga ministri përgjegjës për transportin në përputhje me dispozitat e Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë si dhe dispozitat dhe kriteret e përcaktuara në këtë vendim.

Çdo licencë e lëshuar nga ministri përgjegjës për transportin publikohet në Regjistrin Kombëtar të Licencave, Autorizimeve dhe Lejeve.

4.1 Subjektet e licencuara për kryerjen e shërbimit të kontrollit dhe të verifikimit të mjeteve rrugore mbikëqyren nga persona juridikë publikë apo privatë, të specializuar dhe të caktuar nga ministri përgjegjës për transportin, sipas legjislacionit në fuqi.

4.2 Mbikëqyrja e shërbimit të kontrollit teknik dhe e kontrollit dhe të verifikimit të mjeteve rrugore do të kryhen nga i njëjti person publik ose privat, në përputhje me legjislacionin në fuqi.

5. Shërbimi i kontrollit dhe i verifikimit do të kryhet përpara veprimeve të regjistrimit të mjeteve me motor, rimorkiove dhe sistemeve të tyre, të reja dhe të përdorura, që prodhohen ose importohen në Republikën e Shqipërisë.

Shërbimi i kontrollit dhe i verifikimit të mjeteve rrugore nuk do të aplikohet, për:

- a) mjetet rrugore të projektuara dhe të prodhuara për/dhe në emër të ushtrisë;
- b) mjetet rrugore të projektuara dhe të prodhuara për/dhe në emër të shërbimit zjarrfikës;
- c) mjetet rrugore të projektuara dhe të prodhuara për/dhe në emër të policisë;

ç) mjetet rrugore me destinacion të veçantë dhe të përjashtuara nga autoriteti kontraktues, ministria përgjegjëse për transportin.

5.2 Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të prodhuara në seri në Republikën e Shqipërisë, duhet të kryejnë shërbimin e kontrollit dhe të verifikimit për të përcaktuar shkallën e përputhshmërisë përpara kryerjes së regjistrimit të tyre.

5.3 Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të prodhuara individualisht në Republikën e Shqipërisë, duhet të kryejnë shërbimin e kontrollit dhe të verifikimit për të përcaktuar shkallën e përputhshmërisë përpara kryerjes së regjistrimit të tyre.

5.4 Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të reja, të importuara në seri në Republikën e Shqipërisë, duhet të kryejnë shërbimin e kontrollit dhe të verifikimit për të përcaktuar shkallën e përputhshmërisë, përpara kryerjes së veprimeve të regjistrimit të tyre.

5.5 Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të reja, të importuara individualisht në Republikën e Shqipërisë, duhet të kryejnë shërbimin e kontrollit dhe të verifikimit për të përcaktuar shkallën e përputhshmërisë përpara kryerjes së veprimeve të regjistrimit të tyre.

5.6 Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të përdorura, të importuara në Republikën e Shqipërisë, duhet të kryejnë shërbimin e kontrollit dhe të verifikimit për të përcaktuar shkallën e përputhshmërisë përpara kryerjes së veprimeve të regjistrimit të tyre.

5.7 Mjete të përdorura do të konsiderohen mjetet rrugore të cilat janë të regjistruara në shtete të tjera dhe që importohen në Republikën e Shqipërisë.

6. Kategoritë e mjeteve rrugore, që do të kryejnë shërbimin e kontrollit dhe të verifikimit përpara kryerjes së veprimeve të zhdoganimit ose të regjistrimit të tyre, janë:

6.1 ciklomotorët dhe motomjetet e kategorive L1, L2, L3, L4, L5, L6 dhe L7, të përcaktuara në nenin 47 të Kodit Rrugor.

6.2 mjetet për transport njerëzish me të paktën 4 rrota të kategorive M1, M2 dhe M3, të përcaktuara në nenin 47 të Kodit Rrugor.

6.3 mjetet për transport mallrash me të paktën 4 rrota të kategorive N1, N2 dhe N3, përcaktuar në nenin 47 të Kodit Rrugor.

6.4 rimorkiot edhe gjysmërimorkiot të kategorive O1, O2, O3 dhe O4, përcaktuar në nenin 47 të Kodit Rrugor.

7. Procedura për kryerjen e shërbimit të kontrollit dhe të verifikimit të mjeteve rrugore nga subjekti i licencuar nga ministri përgjegjës për transportin është, si më poshtë vijon:

7.1 Personi i interesuar ose përfaqësuesi i prodhuesit të mjeteve bën kërkesën për kryerjen e procedurës së shërbimit të kontrollit dhe të verifikimit, si dhe dërgon mjetin rrugor te subjekti i përzgjedhur për kryerjen e këtij shërbimi.

7.2 Kërkesës për zbatimin e procedurës së shërbimit të kontrollit dhe të verifikimit të mjeteve rrugore të reja i bashkëlidhet një nga dokumentet e mëposhtme:

- 7.2.1 kopja e homologimit të tipit të mjetit nga prodhuesi;
- 7.2.2 të dhënat teknike për mjetin rrugor nga prodhuesi;
- 7.2.3 certifikata e përputhshmërisë së mjetit, rimorkios, pajisjeve dhe pjesëve të mjetit (certifikata e përputhshmërisë nga prodhuesi për mjetet e prodhuara në seri);
- 7.2.4 COC-ja apo lista e direktivave /rregulloreve ndërkombëtare që përmbush mjeti rrugor i prodhuar individualisht);
- 7.2.5 kopja e faturës së shitjes.

7.3 Kërkesës për zbatimin e procedurës së shërbimit të kontrollit dhe verifikimit të mjeteve rrugore të përdorura i bashkëlidhet një nga dokumentet e mëposhtme:

- 7.3.1 të dhënat teknike për mjetin rrugor nga prodhuesi;
- 7.3.2 certifikata e përputhshmërisë së mjetit nga prodhuesi;
- 7.3.3 leja e qarkullimit etj.;
- 7.3.4 kopja e faturës së shitjes.

8 Shërbimi i kontrollit dhe i verifikimit të mjeteve rrugore që importohen në Republikën e Shqipërisë ka të bëjë me zbatimin e procedurës së:

- a) kontrollit identifikues të mjetit rrugor;
- b) verifikimit me tipin e miratimit të mjeteve të reja apo të përdorura, pavarësisht nëse janë të riparuar apo të modifikuara etj.;
- c) identifikimit dhe verifikimit të pjesëve, pajisjeve e sistemeve të tyre.

8.1 Të gjitha mjetet rrugore, që importohen në Republikën e Shqipërisë, duhet të plotësojnë kërkesat teknike që garantojnë siguri në qarkullim, mbrojtje të shëndetit të njerëzve e të mjedisit, si dhe kërkesat e tjera të ndërlidhura me këto mjete, rimorkio apo sisteme të tyre.

8.2 Plotësimi i kërkesave teknike konsiderohet në harmoni të plotë kur, nga kontrolli dhe nga verifikimi identifikues në dokumentacionin e prejardhjes së mjetit dhe në mjet, është konstatuar se ekziston përputhshmëri me kërkesat e përcaktuara teknike, të cilat janë në përputhje me rregulloret përkatëse ndërkombëtare (Konventa e marsit 1958, e Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara “Marrëveshja në lidhje me miratimin e rregullave teknike uniforme për mjetet me rrota, pajisjet dhe pjesët që mund të përshtaten dhe/ose përdoren në mjetet me rrota dhe kushtet për njohjen e ndërsjellë të miratimeve të dhëna në bazë të këtyre rregullave”, datë 20, direktivat 2007/46/EC, 2002/24/EC dhe 2003/37/EV) dhe që përmbushen të gjitha kushtet e përcaktuara.

8.3 Kur plotësohen kushtet e përputhshmërisë me tipin e homologuar, qendra e kontrollit dhe të verifikimit lëshon vërtetimin e përputhshmërisë me tipin e homologuar të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre (që më poshtë do të quhet vërtetimi i përputhshmërisë).

8.4 Qendra e kontrollit dhe e verifikimit nuk lëshon vërtetimin e përputhshmërisë së mjeteve rrugore kur nuk plotësohen kushtet e përputhshmërisë me tipin e homologuar.

8.5 Për të rregulluar ose për të plotësuar kushtet e përputhshmërisë me tipin e homologuar të mjeteve rrugore, subjekti i përzgjedhur nga autoriteti kontraktues do të përcaktojë një periudhë kohore të arsyeshme, afat deri në 60 ditë, për të bërë përmirësimet e nevojshme nga personi i interesuar.

8.6 Kur dhe pas periudhës së lënë në dispozicion për të bërë përmirësimet e nevojshme rezulton se mjeti vijon të mos jetë në përputhje me tipin e homologuar, subjekti i përzgjedhur nuk lëshon vërtetimin e përputhshmërisë dhe njofton Drejtorinë e Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor që të mos lejohet të kryhen veprimet e regjistrimit për këto mjete rrugore.

8.7 Modeli i vërtetimit të përputhshmërisë me tipin e homologuar të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe të sistemeve të tyre përgatitet nga subjekti i përzgjedhur nga autoriteti kontraktues për mbikëqyrjen e qendrave të kontrollit dhe miratohet nga ministri përgjegjës për transportin.

9. Kundër refuzimit të lëshimit të vërtetimit të përputhshmërisë së mjetit rrugor, sipas pikës 8.4, të

këtij neni, mund të bëhet ankimim sipas dispozitave të Kodit të Procedurave Administrative pranë ministrisë përgjegjëse për transportin. Për shqyrtimin e ankimit ndiqet procedura vijuese:

9.1 Ministri përgjegjës për transportin ngre Këshillin e Ekspertëve të mjeteve rrugore për shqyrtimin e ankimeve.

9.2 Këshilli i Ekspertëve përbëhet nga pesë anëtarë, të kualifikuar në fushën e transportit. Kërkohej që anëtarët e Këshillit të Ekspertëve të jenë inxhinierë të kualifikuar në fushën e transportit rrugor: një nga bota akademike e fushës përkatëse, një nga DPSHTRR-ja dhe dy nga ministria përgjegjëse për transportin dhe që mbulojnë fushën përkatëse dhe një nga subjekti që kryen mbikëqyrjen e qendrave të kontrollit dhe të verifikimit të mjeteve rrugore.

9.3 Këshilli i Ekspertëve shqyrton ankesat për refuzimin e lëshimit të vërtetimit të përputhshmërisë së mjetit rrugor sipas aktit nënligjor të ministrit përgjegjës për transportin, brenda afatit kohor prej 15 ditësh nga data e pranimit të ankesës.

9.4 Këshilli i Ekspertëve, pasi shqyrton ankesën dhe kërkesat e palëve, jep rekomandime dhe ide konstruktive teknike për gjetjen e zgjidhjes, për të kryer ndryshimet e nevojshme në funksion të përputhshmërisë me kriteret e kërkuara për mjetet rrugore.

10. Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të cilat prodhohen ose importohen në Republikën e Shqipërisë, duhet të jenë të pajisura me vërtetimin e përputhshmërisë me tipin e homologuar nga qendrat e kontrollit dhe të verifikimit, të përzgjedhur nga autoriteti kontraktues, në mënyrë që të mund të regjistrohen pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.”.

Neni 232.

Modifikimi i karakteristikave konstruktive të mjeteve në qarkullim dhe azhurnimi i lejes se qarkullimit (Neni 77 i Kodit Rrugor)

1. Çdo modifikim i karakteristikave konstruktive ose funksionale, të treguara në shtojcen V të këtij kapitulli, që përcaktojnë transformimin ose zëvendësimin e shasisë, kërkon kontrollin dhe proven e mjetit përkatës, **pranë subjektit të licencuar nga ministri përgjegjës për transportin, sipas kriterëve të përcaktuara në aktin nënligjor të ministrit ...”**.. Kur kjo e fundit është kryer nga me shume shoqëri, ku për çdo stad pune të kryer nuk është kërkuar të nxirret një çertifikate miratimi, zyra përkatëse, përgjegjëse për kontrollin dhe proven, është ajo ku ka vendndodhjen shoqëria që ka kryer nderhyrjen e fundit. Në kete rast fleta e puneve duhet të përbehet nga përmbledhja e të gjitha fleteve, secila e hartuar nga kjo shoqëri, here pas here sipas stadeve të ndryshme, me nënshkrimin në menyre ligjore të përfaqesuesit legal,.

2. Çdo modifikim i masës së përgjithshme, maksimale, ose i masave maksimale në akse, ose i numrit të akseve a interakseve, ose të zbarrave, ose të impiantit të frenave,

të xhamave ose të elementeve konstruktive të tij mund të lejohen nga qendra konstruktive e mjetit, me certifikaten përkatëse të miratimit **pranë subjektit të licencuar nga ministri përgjegjës për transportin, sipas përcaktimeve në aktin nënligjor të ministrit.**

3. Azhurnimi i të dhenave të lidhura me modifikimin kryhet nga organi përkatës i DPSHTRr-së, të cilit duhet t'i paraqitet certifikata përfundimtare e miratimit të modifikimit të kryer. Një azhurnim i tillë behet nëpermjet leshimit të një të lejeje të re qarkullimit, ku të dhenat ndryshohen në menyre të vazhdueshme, në baze të modifikimit.

Neni 233.

Gjendja teknike e mjeteve rrugore me motor dhe i rimorkiove të tyre (Neni 78 i Kodit Rrugor)

1. Rregullat teknike për karakteristikat funksionale dhe për sistemet e pajimit të mjeteve, në qarkullim janë treguar në shtojcen VIII të këtij kapitulli.

2. Rregullat teknike për karakteristikat funksionale dhe sistemet e pajimit të mjeteve, për të cilat është folur në shtojcen VIII, janë në përputhje me udhëzimet përkatëse europiane.

3. Në mungese të udhëzimeve të Komunitetit European ose në mungese të rregullave apo të rekomandimeve ndërkombëtare, Ministri i Transportit mund të përcaktojë rregullat teknike shtese ose modifikime të atyre për të cilat është folur në shtojcen VIII, duke patur parasysh nevojat e sigurimit, të zhurmave, të ndotjes që paraqiten në hapesiren e Komunitetit European ose atë nderkombetar. Rregullat teknike për zhurmat dhe daljet e ndotjeve janë përcaktuar në baze të vlerave kufi, të përcaktuara me udhëzimin e Ministrise se Shendetesise dhe Ministrise se Transportit.

3- KONTROLLI TEKNIK I AUTOMJETEVE

(Nenet 79-80 të Kodit Rrugor)

Neni 234

Fusha e kontrollit dhe personeli i ngarkuar për të

1. Fusha e kontrollit teknik përfshin të gjitha mjetet rrugore, sipas përcaktimit të nenit 47, pika 1, shkronjat “e”, “f”, “g”, “h”, “i”, “j”, “k” dhe “l”, të Kodit Rrugor, të cilat përdorin rrugët publike.

2. Mjetet e reja, për regjistrimin dhe pajisjen me dokumentet përkatëse, kur futen për herë të parë në Republikën e Shqipërisë, duhet të paraqiten në qendrën e regjistrimit të DPSHTRR-së brenda 7 (shtatë) ditëve. Pas regjistrimit dhe pajisjes me dokumentet përkatëse, mjetet duhet të kryejnë kontrollin teknik sipas procedurave të përcaktuara në udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin.

3. Mjetet që kalojnë kontrollin teknik pajisen me “Certifikatën e kontrollit teknik”. Forma, përmbajtja dhe specifikimet e tjera të kësaj certifikate përcaktohen në udhëzimin e ministrit

përgjegjës për transportin. Vlefshmëria e certifikatës së kontrollit teknik është sipas përcaktimeve në Kodin Rrugor.

4. Në certifikatën e kontrollit teknik përcaktohen detyrimisht dhe karakteristikat kryesore që përmban leja e qarkullimit.

5. Qendra e kontrollit teknik organizon dhe mban dokumentacionin e nevojshëm për veprimtarinë që ajo kryen. Dokumentacioni i qendrës së kontrollit teknik është objekt i kontrollit dhe duhet të mbahet në qendrën e kontrollit teknik ose në ambientet e subjektit të licencuar për të kryer kontrollin teknik të mjeteve rrugore.

6. Kontrollat për përputhjen e gjendjes teknike të mjeteve rrugore me kushtet teknike të hartuara nga ministri përgjegjës për transportin, si dhe për të dhënat identifikuese, bëhen drejtpërdrejt në mjet, vizualisht ose nëpërmjet pajisjeve në qendrat e kontrollit teknik.

7. Qendrat e kontrollit teknik duhet të sigurojnë objektivitet dhe cilësi të lartë në testimin e mjeteve rrugore.

8. Qendrat e kontrollit teknik të reja, që të licencohen nga ministri që mbulon veprimtarinë përkatëse, duhet të ndërtohen mbi bazën e kombinimit të kriterëve gjeografike (qasja e baraslarguar e njësive administrative) dhe demografike (numri i mjeteve për njësi administrative).

9. Kontrolli teknik i mjeteve rrugore në qendrat e kontrollit teknik kryhet nga subjekte publike ose private, të cilat plotësojnë kriteret e përcaktuara në udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin.

10. Inspektorët e ngarkuar me kryerjen e testeve të kontrollit teknik duhet të veprojnë në mënyrë të pavarur dhe gjykimi i tyre nuk duhet të ndikohet nga konflikti i interesit i natyrës personale apo ekonomike.

11. Për të siguruar përmbushjen e kërkesave në drejtim të menaxhimit të cilësisë së qendrave të kontrollit, si dhe për të garantuar objektivitetin e cilësinë e lartë të kontrolleve teknike, ministri përgjegjës për transportin përcakton me udhëzim kriteret dhe kërkesat që duhet të plotësojë qendra e kontrollit lidhur me:

a) mjetet dhe pajisjet e kontrollit, të domosdoshme për kryerjen e kontrollit teknik të mjeteve;
b) mirëmbajtjen e pajisjeve të kontrollit, në përputhje me specifikimet e dhëna nga prodhuesi i pajisjes;

c) kalibrimin e pajisjeve të kontrollit, të cilat përdoren për matjet në mënyrë periodike dhe në përputhje me specifikimet e dhëna nga prodhuesi i pajisjes;

ç) kushtet që duhet të plotësojnë personeli që do të kryejë kontrollin teknik të mjeteve dhe kryekontrollori i qendrës lidhur me arsimin, njohuritë dhe përvojën e punës;

d)kompetencat, trajnimet (fillestare e rifreskuese) dhe certifikimin e inspektorëve që kryejnë kontrollin teknik”.

12. Veprimtaria e qendrave të kontrollit teknik të reja përfshihet në kategorinë VII.3 të shtojcës së ligjit për licencat.

Kjo veprimtari licencohet nga ministri përgjegjës për transportin në përputhje me dispozitat e Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, dispozitat dhe kriteret e përcaktuara në këtë vendim si dhe kriteret e përcaktuara në udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin.

Çdo licencë e lëshuar nga ministri përgjegjës për transportin publikohet në Regjistrin Kombëtar të Licencave, Autorizimeve dhe Lejeve.”.

Neni 234/1

Mbikëqyrja e qendrave të kontrollit teknik

1. Të gjitha qendrat e kontrollit teknik në territorin e Republikës së Shqipërisë duhet të mbikëqyren. Mbikëqyrja do të kryhet nga një subjekt i specializuar, që mund të jetë subjekt publik ose privat.
2. Kërkesat e zbatueshme për personelin e punësuar nga subjekti mbikëqyrës i qendrave të kontrollit teknik duhet të mbulojnë këto fusha:
 - a) kompetencë teknike;
 - b) paanshmëri;
 - c) standarde kualifikimi dhe trajnimi.
3. Subjekti mbikëqyrës i qendrave të kontrollit kryen detyrat e përcaktuara, si më poshtë vijon:
 - a) mbikëqyr qendrat e kontrollit;
 - b) verifikon trajnimin dhe provimet e inspektorëve;
 - c) auditon;
 - ç) monitoron;
 - d) vlerëson vlefshmërinë e rezultateve të kontrolleve teknike;
 - dh) i propozon ministrit tërheqjen ose pezullimin e licencave të qendrave kontrolluese dhe/ose të certifikatave të inspektorëve.
4. Mbikëqyrja e qendrave të kontrollit teknik të mjeteve rrugore mund t'u jepet me koncesion/partneritet publik privat palëve të treta, në përputhje me ligjin nr.125/2013, "Për koncesionet dhe partneritetin publik privat", të ndryshuar."
4. Pas shtojcës XI, bashkëlidhur rregullores, shtohet shtojca XII, që i bashkëlidhet këtij vendimi.

PJESA II

DESTINACIONI DHE PERDORIMI I MJETIT

Neni 235

Karakteristikat konstruktive të mjeteve, në lidhje me destinacionin dhe përdorimin e tyre (Neni 81 i Kodit Rrugor)

Karakteristikat konstruktive të mjetit në lidhje me sa është vendosur nga neni 81, pika 7 e Kodit Rrugor, duhet të kenë rregullat e vendosura në nenin 223, pika 2, shkronj "f", të shtojcës V të këtij kapitulli.

Neni 236.

Sherbimi me qira, pa drejtues mjete, sherbimi me qira me drejtues mjete dhe sherbim taksie, me autoveture, me drejtues mjete për transport personash (Nenet 83

– 85 të Kodit Rrugor)

1. Për të arritur në një vendmbërritje të mundshme me qira pa drejtues mjeti, automjetet për transport të përzier, dhe autokampet nuk përfshihen në mjete të caktuara për transport për persona, të ndryshem nga autoveturat, për të cilat është folur në nenin 83, pika 2 e Kodit Rrugor.

2. Për të arritur në një vendmbërritje të mundshme me qira me drejtues mjeti si në nenin 84, pika 2, e Kodit Rrugor, janë të përshtatshme për transportimin specifik të personave si ambulancat, e ashtuquajtura për transport, ashtu edhe ato të ashtuquajtura të ndihmes se shpejte.

3. Sherbimi taksi kryhet vetem me autovetura, sipas percaktimit të nenit 54, pika 1, shkronja “a” e Kodit Rrugor, të pajisura me taksimeter me faturedhenie. Autovetura taksi duhet të ketë si rregull ngjyre të verdhe, në dy dyert anësore të ketë të stampuar fjalë “Taksi” dhe mbi autoveture sinjalin me dritë, ku në sfond të verdhe me shkronja të zeza shkruhet “taksi”, sipas modelit përkatës të Komunitetit Europian.

Autoveturat e sherbimit taksi pajisen me targe të veçantë, në mbështetje të licenses të leshuar për sherbimin taksi nga organi përkatës. Me udhëzim të veçantë të Ministrisë së Transporteve përcaktohen rregullat dhe menyra e funksionimit të sherbimit taksi.

PJESA III

DOKUMENTE PER QARKULLIMIN DHE PER REGJISTRIMIN

1 – FORMALITETE PER QARKULLIMIN E AUTOMJETEVE, TE MJETEVE DHE CIKLOMOTOREVE

(Nenet 92- 98 të Kodit Rrugor Rrugor).

Neni 237.

Kushtet që duhet të plotesojne mjetet që hyjne ne Republiken e Shqiperise per tu pajisur me leje qarkullimi (Neni 92 i Kodit Rrugor).

1. Ne zbatim te neneve 75 dhe 92 te Kodit Rrugor, organet e regjistrimit te DPShTRr-se nuk mund te leshojne leje qarkullimi apo te japin targa regjistrimi sipas percaktimeve te dispozitave te Kodit Rrugor apo te kesaj rregulloreje per mjetet sipas nenit 47, shkronjat e,f,g,h,i,j,k dhe 1 te Kodit Rrugor pa paraqitur :

a) Per mjetet e reja :

Aktin e blerjes te noterizuar.

Deklaraten e perputhjes per tipin e miratuar te mjetit, leshuar nga prodhuesi i vendit te origjines ose nga agjencia e shitjes e ngarkuar prej tij, pavaresisht nga vendi i prodhimit.

Aktin e zhdoganimit nga autoriteti shqiptar.

b) Per mjetet e perdorura :

Aktin e blerjes te noterizuar.

Certifikaten e pronesise.

Lejen e qarkullimit (provizore).

Dokumentin e crregjistrimit te mjetit nga organi perkates i vendit nga vjen mjeti

a) Aktin e zhdoganimit nga autoriteti shqiptar.

2. Proçedura me te detajuara percaktohen ne udhezimin e MT. Po ne kete udhezim percaktohen edhe proçedurat e ndryshimit te pronarit, vendi i regjistrimit, si dhe dokumentet dhe afatet per kryerjen e tyre.

3. Pajisja me leje qarkullimi e mjeteve te reja qe hyjne ne Republiken e Shqiperise, behet vetem pas verifikimit dhe pasi te kene marre paraprakisht, miratimin e perputhjes se mjetit me dokumentin shoqerues te tij, sipas pikes 1, shkronja A e ketij neni nga qendra e kontrollit teknik vjetor.

4. Mjetet e perdorura u nenshtrohen, veç plotesimit te kushteve te pikes 1, shkronja B dhe kontrolli teknik, per plotesimin e kushteve per sigurine e qarkullimit rrugor dhe mbrojtjes se mjedisit, sipas kushteve te miratuara me udhezimin e MT.

Neni 238.

Shenje identifikimi për ciklomotoret dhe procedura përkatëse e shperndarjes (Neni 96 Kodit Rrugor)

1. Shenja e identifikimit ne nenin 96, të kodit rrugor përbehet nga një targe e vogel, e vendosur ne ciklomotor, që dallohet nga një kod alfanumerik.
2. Kushdo që ka ne mend të qarkulloje me ciklomotor duhet, paraprakisht, të pajiset me shenjen përkatëse, duke bere fillimisht kerkesen drejtuar organeve përkatëse të Ministrise se Transportit.
3. Shenja është e lidhur ngushtë me personin. E njëjta shenje lejon mbajtesin të qarkulloje me ciklomotores të ndryshem, duke marre përgjegjesine e qarkullimit të ciklomotorit, që përdor here pas here.

Neni 239.

Transferimi i pronesise se ciklomotorit (Neni 96 i Kodit Rrugor)

1. Në rastin e transferimit të pronesise ose të dhenies për përdorim, ose dhenies me qira me të drejten e bleresit të ciklomotorit, shenja e identifikimit mbetet ne pronesi të mbajtesit që e ruan për ta vendosur ne një ciklomotor tjetër ose ta ktheje ne organin përkatës të Ministrise se Transportit. Në rast tjetër, organi përkatës do të marre masat për shenimet e nevojshme.
2. Shenjat e kthyer prishen (shkaterrohen) nga organet përkatëse të Ministrise se Transportit ne të njëjten menyre siç behet dhe për targat e regjistrimit të mjeteve me motore të paperdorshem.
3. Pronesia e një ciklomotori nuk mund t'i kaloje një personi që nuk është i pajisur me kete shenje. Shitesi është i detyruar të verifikojë nese bleresi është i pajisur me shenjen përkatëse, përpara se ta bleje ciklomotorin.

Neni 240.

Karakteristikat dhe menyrat e vendosjes se shenjave të identifikimit për ciklomotores (Neni 96 i Kodit Rrugor)

1. Shenja e identifikimit të ciklomotorit permban, sipas radhes, stemen e Republikes, dy karaktere alfabetike, tri karaktere numerike dhe një karakter alfabetik.
2. Forma, shenja dhe përmasat e shenimit jane treguar ne figuren III.3.
3. Shenja e identifikimit te ciklomotorit ka sfond te bardhe, mbi te cilin stampohet stema zyrtare e Republikes se Shqiperise, e ndjekur nga dy karaktere alfabetike, tri karaktere numerike dhe një karakter alfabetik.

4. Shenja duhet të jete e ndricuar. Ajo duhet të vendoset po ne ate menyre të parashikuar për targat e automjeteve, vetem se lartesia minimale nga toka e bordit të saj të poshtem mund të zbrese me poshte se vlera minimale e parashikuar, me kusht që lartesia të mos jete me e vogel se rrezja e rrotes ose rrotave të pasme, e matur për mjet të ngarkuar.

5. Vendosja e shenjes per cdo ciklomotor duhet të behet ne menyre të tille që të beje të mundur vendosjen dhe heqjen nga ana e atij që është i ngarkuar për kete pune.

Neni 241.

Procedura për shenimin, dhenien dhe regjistrimin e shenjes se identifikimit për ciklomotorin (Neni 96 i Kodit Rrugor)

1. Shenja e identifikimit i jepet, nga organi përkatës i Ministrise se Transportit, personit fizik, që ka mbushur moshen 16 vjeç dhe që nuk është përjashtuar nga kjo e drejte, ose një personi juridik që ben kerkese, duke treguar rezidencen, gjendjen civile ose adresen ne Shqiperi.

2. Kodi alfanumerik i shenjes se identifikimit, se bashku me gjeneralitetin e zoteruesit te ciklomotorit, sipas normave të pikes 1, regjistrohet nga organi përkatës i Ministrise se Transportit dhe azhurnohet me ndryshimin e rezidences, të vendit të banimit, ose të masave për anulimin e shenjes.

Neni 242.

Detyrime për mbajtësin e shenjes se identifikimit për ciklomotore (Neni 96 i Kodit Rrugor)

1. Në rast humbjeje, shkatërrim ose vjedhje të shenjes për ciklomotoret, mbajtësi duhet të njoftoje organin përkatës në Ministrine e Transportit brenda tri diteve, duke dhene përshkrimin e dokumentit. Organi përkatës i Ministrise se Transportit i leshon, sipas kerkeses se mbajtësit, një shenje të re, duke e plotesuar me shenimet e duhura.

Neni 243.

Targat e përkohshme të qarkullimit (Neni 98 i Kodit Rrugor)

1. Shenja individualizuese e organit përkatës të Ministrise se Transportit për nxjerrjen e targave perkohshme, per te cilat flitet ne nenin 98 të Kodit Rrugor, jane ato të treguara ne shtojcen IX të ketij kapitulli.

2. Kriteret për krijimin e të dhenave të vendosura ne targat e përkohshme jane si me poshte:

- a) shenja individualizuese e organit përkatës të rrethit, është si me siper.
stema zyrtare e Republikes se Shqiperise;
seri progresive, e ndertuar me karaktere numerike.

Ministri i Transportit përcakton që seria në fjale të modifikohet dhe kombinohet nga karaktere alfabetike.

2 - TARGAT

(Nenet 99 - 101 të Kodit Rrugor Rrugor)

Neni 244.

Përcaktimi i targave të regjistrimit, të përseritjes, të proves dhe të njohjes (Neni 99 i Kodit Rrugor)

1. Në këto rregulloren quhen targa të regjistrimit:

- a) ato të prapme dhe të përparme e automjeteve, për të cilat flitet në nenin 99, pika 1, të Kodit Rrugor;
- b) ato të prapmet të rimorkiove, për të cilat flitet në nenin 99, pika 3, e këtij Kodi,
- c) ato të prapmet e motomjeteve, për të cilat flitet në nenin 99, pika 2, e po këtij Kodi;
- ç) ato të prapmet të makinave bujqesore, vetelevizeve, për të cilat flitet në nenin 112, pika 1, e Kodit Rrugor;
- d) ato të prapmet të rimorkiove bujqesore, për të cilat flitet në nenin 112, pika 2, e po këtij Kodi;
- dh) ato të prapmet e makinave teknologjike, vetelevizeve, për të cilat flitet në nenin 113, pika 4, e këtij Kodi.
- e) ato të prapmet e makinave teknologjike që tërhiqen, për të cilat flitet në nenin 113, pika 4, e Kodit Rrugor.

2. Quhen targa përseritese:

- a) ato që përmbajnë të dhënat e regjistrimit të mjeteve tërheqëse, me të cilat duhet të pajisen nga mbrapa rimorkiot dhe vagonetat shtese, gjatë qarkullimit, sipas nenit 99, pika 4, e Kodit Rrugor;
- b) ato që përmbajnë të dhënat e regjistrimit të mjeteve tërheqëse, me të cilat duhet të pajisen nga mbrapa rimorkiot bujqesore dhe makinat bujqesore që tërhiqen, për të cilat është folur në nenin 112, pika 1, e këtij Kodi;
- c) ato që përmbajnë të dhënat e regjistrimit të mjeteve tërheqëse, me të cilat duhet të pajisen nga mbrapa makinat teknologjike që tërhiqen, për të cilat flitet në nenin 113, pika 4, e po këtij Kodi.

3. Quhen targa prove ato me të cilat duhet të jenë pajisur nga përpara dhe mbrapa mjetet në qarkullimin prove, për të cilin flitet në nenin 97, pika 1, e Kodit Rrugor.

4. Quhen targa të njohjes, ato me të cilat duhet të pajisen autoveturat dhe automjetet me përdorim të kombinuar, për të cilat flitet në nenin 129, pika 2, e Kodit Rrugor;

5. Quhen targa të veçanta njohje, ato me të cilat pajisen mjetet me motor, për të cilat flitet në nenin 132 pika 1 e Kodit Rrugor.

Neni 245.

Kritere për formimin e të dhenave të targave të mjeteve me motor dhe të rimorkiove (Neni 99 i Kodit Rrugor)

1. Shenjat individualizuese të organit perkates të Ministrisë së Transportit për nxjerrjen e targave, për të cilat flitet në nenin 99 të Kodit Rrugor, janë ato të treguara në shtojcën X .
2. Kritere për formimin e të dhenave të targave për të cilat flitet në nenin 99, pika 9, e Kodit Rrugor, janë ato që përmban shtojca X e këtij kapitulli.
3. Për sa është parashikuar në karakteristikat e mjeteve, të caktuara për shërbimin e policisë së shtetit, në raste të nevojave të vecanta, organi përkatës përcakton një renditje dhe një përdorim të karaktereve alfanumerike, të ndryshme nga ato të treguara në pikën 1 të shtojcës X.

Neni 246.

Vendosja e targave të regjistrimit, të përseritjes, të proves dhe të njohjes (Neni 99 i Kodit Rrugor)

1. Vendet ku vendosen targat e regjistrimit, të proves dhe të njohjes duhet të paraqesin një sipërfaqe plan ose pothuajse plan, me gjerësi të përshtatshme për të mbajtur targën. Përmasat e tipave të ndryshme të targave janë si më poshtë:
 - a) Targa e regjistrimit për ciklomotoret:
formati 97x115, figura III 3
 - b) Targat e regjistrimit për motomjetet:
formati 200x205 mm, figura III 4
 - c) Targat e regjistrimit të mjeteve të tjera me motor dhe për rimorkiot përjashtojta të pikës “a” dhe “b”.
formati 520x115 mm figura III 4a/1.
formati 250x250 mm figura III 4 a/2.
2. Vendet ku vendosen targat e regjistrimit janë ato të përcaktuara në nenin 244, të kësaj rregulloreje.

Neni 247.

Menyrat e vendosjes së targave (Neni 99 i Kodit Rrugor)

1. Vendet e vendosjes së targës duhet të jenë të tilla që, pas montimit të tyre, duhet të paraqesin karakteristikat e mëposhtme:
 - a) pozicioni i targës së prapme në drejtim të gjerësisë, me përjashtim të targave të regjistrimit të rimorkiove, të rimorkiove bujqësore dhe të makinave teknologjike që tërhiqen: vijat vertikale të mesit të targës nuk duhet të jetojnë me ato të djathtë të planit të simetrisë gjatësore të mjetit, dhe në çdo rast, në mjetet e tërhequra duhet të sigurohet një largësi e përshtatshme ndërmjet targës së

regjistrimit dhe targës së përseritjes. Bordi anesor i majtë i targës nuk duhet të ndodhet me në të majtë të planit vertikal, paralel me planin gjatësor të simetrisë së mjetit dhe tangent me seksionin e tërthorë të mjetit, megjithatë gjëresia arrin përmasën e vet maksimale;

b) pozicioni, në drejtim të gjërësive të targave të regjistrimit të rimorkiove, të rimorkiove bujqësore dhe të makinave teknologjike: këto targa duhet të vendosen në afërsi të kufirit të djathtë të anës së pasme të mjetit, pa e prekur këtë kufi;

c) pozicioni i targës, në lidhje me planin gjatësor të simetrisë së mjetit: targa është pingul ose pothuajse pingul me planin gjatësor të simetrisë të mjetit;

ç) pozicioni i targës së prapme, në lidhje me vertikalen: targa është vertikale me një kënd tolerimi prej 5° . Megjithatë, në madhësinë të cilën e kërkon forma e mjetit, ajo mund të jetë e menjëhershë nga vertikala, me një kënd jo më të madh se 30° , kur sipërfaqja mbajtëse e karaktereve alfanumerike është e kthyer lart, me kusht që bordi i sipërm i targës të mos jetë larg tokës më shumë se 1.20 m; me një kënd jo më të madh se 15° , kur sipërfaqja mbajtëse e numrit të regjistrimit është e kthyer poshtë, me kusht që bordi i sipërm i targës të jetë larg tokës më shumë se 1.20 m;

d) lartësia e targës së prapme në lidhje me tokën: lartësia e bordit të poshtëm të targës nga toka nuk duhet të jetë më e vogël se 0.30 m, ndërsa për motomjete 0.20 m; lartësia e bordit të sipërm të targës nga toka nuk duhet të jetë më e madhe se 1.20 m. Megjithatë, nëse praktikisht është e pamundur ta shohësh këtë pozicion, lartësia mund të kalojë 1.20 m, por duhet të jetë sa më afër këtij kufiri, në përputhje me karakteristikat konstruktive të mjetit. Megjithatë nuk duhet të kalojë 2 m;

dh) kushtet gjeometrike të pamjes: targa e prapme duhet të jetë e dukshme në të gjithë hapësirën e përfshirë nga kater planet, nga të cilët: dy vertikale, që kalojnë nga dy bordet anësore të targës, duke formuar nga jashtë një kënd 30° me planin gjatësor, që kalon në mes të mjetit; një plan që kalon në bordin e sipërm të targës, duke formuar me planin horizontal një kënd prej 15° nga lart; një plan horizontal, që kalon nga bordi i poshtëm i targës (megjithatë, nëse lartësia e bordit të sipërm të targës nga toka është më e madhe se 1.20 m, ky plan i fundit duhet të formojë me planin horizontal një kënd 15° nga poshtë);

e) përcaktimi i lartësisë së targës, në lidhje me tokën: lartësite, për të cilat është folur në shkronjat “ç”, “d” dhe “dh” duhet të maten me mjet të ngarkuar.

2. Është lejuar përdorimi i kornizave mbajtëse të targave, me kusht që të jenë material opak dhe të mbulojnë bordurën e targës, në një thellesi jo më të madhe se 3 mm. Është e ndaluar të zbatohen mbi mbajtësen e targës dhe mbi kokat e vidave të fiksimit materiale që kanë veti reflektuese. Është e ndaluar të vishet targa me materiale të ndryshme, qofte edhe transparente.

Neni 248

Llojet e targave te mjeteve me motor ose te mjeteve të tërhequra prej tyre, ne Republikën e Shqiperise (Neni 99 i Kodit Rrugor).

1. Targat e mjeteve:

Targat e mjeteve buxhetore e private: sfondi i bardhe, shkronjat e numrat të zeza. (Figura III 4a/1, a/2)

Targat e mjeteve ne sherbimin taksi: sfondi i verdhe, shkronja dhe numra të kuq. (figura III 4b/1, b/2)

Targat e përkohshme: sfondi i bardhe, shkronja dhe numra të zeza. (Figura III 4c/1, c/2).

Targat e mjeteve të trupit diplomatik: sfondi i bardhe, shkronjat e numrat te gjelber. Shenja dalluese CD (Trup Diplomatik). (Figura III 4d/1, d/2)

Targat e mjeteve të sherbimit të trupit diplomatik: sfondi i bardhe, shkronjat e numrat te gjelber. Shenja dalluese TR e gjelber. (Figura III 4 e/1, e/2)

ë) Targat e mjeteve të policise: sfondi i bardhe, shkronjat e numrat blu.

Shenja dalluese POLICIA me ngjyre blu. (Figura III 4 ë/1, ë/2)

Targa e mjeteve ne provë: sfondi i bardhe, shkronja dhe numrat roze. (Figura III 4f/1, f/2).

Targat e mjeteve rrugore të Ministrisë së Mbrojtjes: sfondi i bardhë, shkronjat dhe numrat jeshilë të errët. Shenja dalluese MM (Ministria e Mbrojtjes), figura III.4/1.m, figura III.4/2.m dhe figura III.3/g.

2. Të gjitha karakteret alfanumerike dhe elementet plotesues, të vendosur ne targa, jane realizuar me mbushje ne thellesi 1.4 ± 0.1 mm, që mund të arrije deri ne 0.5 mm, për rrethin ku është stampuar stema zyrtare e Republikës Shqiptare, për të cilet është folur ne shtojcen XI, pika 3, e ketij kapitulli.

3. Në targat e automjeteve, të rimorkiove dhe të motomjeteve, zona katerkendeshe, e gjere 34 mm dhe e larte 78 mm, është per te të mbajtur vec stemes se Republikës edhe një pulle, me përmasa minimale sipas modelit IV. 8, neni 234, pika 5, me material vetengjites, e cila përfaqëson kryerjen e kontrollit teknik dhe periudhën e vlefshmërisë së tij.

4. Përmasat e targave dhe formati i karaktereve përkatëse jane ato të parashikuara ne figurat qe bashkelidhen kesaj rregulloreje.

5. Sistemi i venies se targave sipas percaktimit te bere ne kete rregullore, hyn ne fuqi, sipas nenit 230, pikat 7e Kodit Rrugor, ne raport (ne menyre progresive) ne dhenien fund te targave te tipit te vjeter, ende gjendje prane zyrave ne organet perkatese ne rrethe.

6. Karakteristikat dhe kërkesat për miratimin e targave duhet t'u përgjigjen kërkesave të rregullores teknike, për të cilen flitet ne shtojcen XI të ketij kapitulli.

Neni 249.

Modeli i targave (Nenet 99 dhe 101 të Kodit Rrugor)

1. Modelet e targave janë depozituar pranë Ministrisë së Transportit
2. Targat, për çdo rast, të humbura, të demtuara, të vjedhura etj, nuk mund të riprodhohen dhe mendohen të paqena.

Neni 250.

Stema zyrtare (Neni 99 i Kodit Rrugor)

Stema zyrtare, të cilën duhet të mbajnë targat e çdo tipi, paraqet simbolin e flamurit kombëtar.

Neni 251.

Targe e çmontueshme (Neni 99 i Kodit Rrugor)

Heqja e targës së automjeteve, sipas nenit 99, pika 8, e Kodit Rrugor, lejohet vetëm nëse vete targa është vendosur në një mbajtëse, të pajisur në njërin anë me cerniere gjysme të hapur, në mënyrë që të lejojë heqjen e lehtë të saj, duke përballuar një pozicion të caktuar të rrotullimit.

3 - HEQJA NGA QARKULLIMI

(Neni 102 i Kodit Rrugor Rrugor)

Neni 252.

Te dhëna për ndërprerjen e qarkullimit (Neni 102 i Kodit Rrugor)

1. Targat e dorëzuara, të mjeteve për të cilat flitet në nenin 102, pika 1 të Kodit Rrugor, asgjësohen nga komisioni i posaçëm i organit përkatës të DPSHTRr-se; për këtë mbahet procesverbal i rregullt.

2. Qendrat e mbledhjes dhe e shitjes së motomjeteve, automjeteve dhe rimorkiove, për të cilat flitet në nenin 102 pika 3 e Kodit Rrugor nuk do të pranojnë grumbullimin e tyre pa pasur dokumentin e regjistrimit dhe vërtetimin zyrtar, nga dega përkatëse e regjistrimit të mjeteve.

3. Qendrat, që merren me grumbullimin, çmontimin, shkatërrimin e shitjen e pjesëve të tyre, janë të detyruar të mbajnë dokumentacionin e nevojshëm sipas modelit të miratuar nga Ministria e Transportit, duke marrë mendimin e Ministrisë të interesuar.

4. Dokumentacioni, për të cilin flitet në pikën 3, i nënshtrohet kontrollit të herepashës dhe jo më pak se 4 herë në vit nga organet përkatëse të DPSHTRr-se dhe ato të policisë.

5. Shitja e pjeseve te nderrimit te mjeteve nga keto qendra do te behet me dokumentacion te rregullt, njelloj si per pjeset e reja, ne perputhje me legjislacionin ne fuqi.

6. Ndalohet shitja ose tjetersimi i shasisë së mjeteve të grumbulluara në keto qendra, përveç se shkrirjes.

7. Qendrat e mesiperme janë subjekte private, juridik ose fizik, të pajisura me licence nga organet përkatëse.

KREU IV

QARKULLIMI NE RRUGE I MAKINAVE BUJQESORE DHE I MAKINAVE TEKNOLOGJIKE

1 – UDHEZIME PER QARKULLIMIN E MAKINAVE BUJQESORE JASHTENORME

(Nenet 103-104 të Kodit Rrugor Rrugor)

Neni 253.

Panele sinjalizimi për makinat bujqesore jashtenorme dhe të makinave bujqesore, me pajisje të mbartura dhe gjysme të mbartura (Neni 103 i Kodit Rrugor)

1. Makinat bujqesore, që për nevoja funksionale, i kalojnë përmasat e parashikuara nga neni 103, i Kodit Rrugor, duhet të pajisen në anën e pasme, me një panel të levizshëm, me përmasa 0.50 x 0.50 m, me vijë anësore të bardha dhe të kuqe, me material fluoreshent dhe reflektues, miratuar sipas rregullave teknike të përcaktuara me udhëzim të organit përkatës.

2. Makinat bujqesore të pajisura me pajisje të mbartura ose gjysme të mbartura që kalojnë përmasat gabarite të mjetit, duhet të sinjalizohen me panele të vendosura në të dhe të miratuara, në bazë të kritereve të përcaktuara me udhëzim të organit përkatës.

Neni 254.

Sistem shtesë i sinjalizimit për makinat bujqesore (Neni 103 i Kodit Rrugor)

1. Makinat bujqesore, vetelevizese, për të cilat është folur në nenin 103, pikat 7 dhe 8, të Kodit Rrugor, duhet të jenë të pajisura me një ose me shumë sisteme shtesë, me dritë të verdhe, të ndritshme, tip i miratuar nga ministri i Transportit, me qëllim që të garantohet përputhja me rregullat, për të cilat flitet në pikat në vijim.

2. Sistemi duhet të montohet mbi makinën vetelevizese ose, në rastin me kompleks, mbi makinën tërheqëse, ose mbi atë që tërhiqet, në mënyrë të tillë që, lidhur me një plan horizontal, që kalon nga qendra optike e sistemit, të sigurohet një fushë pamjeje jo më e vogël se 10°, poshtë e lart, mbi harkun prej 360°.

3. Jane lejuar zona të maskuara, që i detyrohen pranise se pajisjeve ose hollesive konstruktive dhe funksionale të makines, me kusht që zona të tilla nuk e kalojnë vlerën e përgjithshme të fushepamjes maksimale prej 60° , me një vlerë maksimale 30° për çdo zonë të vecante, e matur mbi një plan horizontal, që kalon neper qëndrën e sistemit. Kendi ndërmjet dy zonave të maskimit nuk duhet të jetë më i vogël se 20° . Shumë zona të vazhduara të maskimit mund të mendohen si një zonë e vetme e maskimit, nëse vlera e tyre e përgjithshme, përfshirë edhe këndet ndërmjet tyre, nuk i kalon të 30° .

4. Sipas normës, sistemi duhet të montohet në pjesën më të lartë të trupit të makines dhe duhet të jetë i çmontueshem.

5. Qendra optike e sistemit duhet të vendoset të paktën 2 m larg tokës dhe, megjithatë, më lartë jo më të vogël se ajo e treguesit të drejtimit (sinjaleve).

6. Sistemi shtesë duhet të mbetet në funksion edhe kur nuk është i detyrueshem përdorimi i sistemeve të sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit.

Neni 255.

Ndarja e masave të makinave bujqesore jashtenorme (Neni 103 i Kodit Rrugor)

1. Për makinat bujqesore vetelevizese, jashtenorme duhet të kontrollohet raporti ndërmjet masës që peshon mbi akset drejtuese dhe asaj që peshon mbi akset që mbeten, i cili nuk duhet të jetë kurrë më i vogël se 0.25 me përjashtim të rasteve për të cilat është folur në pikën 2.

2. Ky raport nuk duhet të jetë më i vogël se 0.18 për makina bujqesore vetelevizese jashtenorme, që kanë shpejtësi më të vogël se 15 km/ore ose 0.15 për makinat me gjysmëzinxhir.

Neni 256.

Autorizime për qarkullimin e makinave bujqesore jashtenorme (Neni 103 i Kodit Rrugor)

1. Kërkesa për të fituar autorizimin për të cilin flitet në nenin 103, pika 8, të Kodit Rrugor, për qarkullimin e makinave bujqesore, vetelevizese, jashtenorme duhet t'i paraqitet Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, për vendin e nisjes së udhëtimit dhe e pajisur me fotokopjen e lejes së qarkullimit ose të certifikatës së aftësisë teknike të mjetit. Ajo duhet të mbaje, përveç të dhënave identifikuese të drejtuesit, të dhëna për rrethin dhe për territorin e rrethit në të cilit do të kryhet qarkullimi i vetë mjetit.

2. Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, brenda 10 ditëve nga data e paraqitjes së kërkesës, leshon autorizimin e përkohshëm, ku përshkruhen kushtet dhe masat paraprake.

3. Titullaret e autorizimit duhet të verifikojnë menjëherë, nën përgjegjësinë e tyre, kufizimet, nëse ka, edhe të përkohshme, në rrugën së zgjedhur nga ata vetë.

4. Shoqërimi teknik për mjete që e kalojnë gjatësinë prej 3.20 m duhet të realizohet me anë të mjetit me motor, që paraprin mjetin në një largësi jo më të vogël se 40 m

dhe jo me të madhe se 80 m, i pajisur me sistem me drite të verdhe; drejtuesi i mjetit është i detyruar të sinjalizojë me flamur të kuq për praninë dhe pengesën që makina bujqesore paraqet për ata që levizin në rrugë.

5. Drejtuesi i makines bujqesore, jashtenorme, duhet të pajiset me autorizimin, të cilin ia paraqet kur i kerkohet, organeve të policisë rrugore.

6. Normat për të cilat është folur në pikat 1,2,3,4,5 zbatohen edhe për transportin e makinave bujqesore jashtenorme që nuk mund të qarkullojnë vetëm, dhe që levizja e tyre bëhet me rimorkio bujqesore që kanë të paktën dy akse, me mase të përgjithshme maksimale të përshtatshme dhe me pajisje specifike; kërkesa e autorizimit duhet të shoqërohet edhe nga skema grafike, gjatësore dhe tërthore, e mjetit ku janë shënuar pengesat, si dhe shpërndarje e ngarkesës mbi aksin e makinave.

2- KONSTRUKSIONI DHE PAJISJA E MAKINAVE BUJQESORE

(Neni 105 i Kodit Rrugor Rrugor)

Neni 257.

Blllokimi i komandave të sistemeve punuese të mekanizmave të makinave bujqesore (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Komandat e sistemit ose e sistemeve të punës së mekanizmave të ndryshme nuk duhet të veprojnë në mënyrë të pavullnetshme, gjatë ecjes në rrugë të makinave bujqesore.

2. Përveç kësaj, sistemi punues duhet të bllokohet me sistemin e sigurisë, në pozicionin e përcaktuar për ecjen në rrugë.

Neni 258.

Sistemet e mbrojtjes, në rast përmbysjeje të traktorit bujqesor (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Traktoret bujqesore me rrota duhet të pajisen me njërin prej sistemeve të mbrojtjes së drejtuesit të mjetit në rast përmbysjeje të mjetit, të parashikuar nga udhëzimi i leshuar për këtë qëllim.

Neni 259.

Ndenjesja për drejtuesin e traktorit bujqesor (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Ndenjesja për drejtuesin e traktorit bujqesor me rrota pneumatike duhet t'i përgjigjet modelit të miratuar nga shoqëria prodhuese.

Neni 260.

Sistemet e sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit i makinave bujqesore (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Makinat bujqesore, vetelevizese dhe që tërhiqen, duhet të pajisen me sisteme të sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit, sipas normave të miratuara nga Komuniteti European.

2. Pajisjet bujqesore, mbajtese ose gjysmembajtese, nese me hijen e tyre maskojne sistemet e sinjalizimit pamor ose të ndriçimit të makinave bujqesore vetelevizese, me të cilat jane lidhur, duhet të pajisen me sisteme që maskohen. Keto sisteme montohen mbi mbajteset e levizshme.

3. Me udhezim të perbashket te ministrit të Transportit, dhe te ministrit te Bujqesise dhe Ushqimit, përcaktohen rregulla të ndryshme nga ato të treguara ne pikat e meparshme, ne raste te veçanta të sigurimit.

Neni 261.

Sistemet e frenimit të makinave bujqesore, vetelevizese (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Sistemet e frenimit të makinave bujqesore, vetelevizese, për të cilat është folur ne nenin 57 të Kodit Rrugor, duhet t'u përgjigjen rregullave të Komunitetit European.

2. Në proven tip "0" sistemi i frenave të sherbimit të makinave të siperpermendura duhet të garantoje uljen e shpejtesise mesatare, minimale, duke iu referuar shpejtesive të ndryshme, të cilat paraqiten ne tabelen III.4, që është pjese përberese e kesaj rregulloreje.

3. Sistemi i frenave të ndalimit të makinave bujqesore duhet të mbaje të palevizur mjetin, mbi një pjerresi ngjitese apo zbritese me të vogel se 18 për qind; nese makina bujqesore është e afte për tërheqje, sistemi duhet të mbaje të palevizshem kompleksin e ndertuar nga makina bujqesore, vetelevizese dhe nga një makine bujqesore pa frena që tërhiqet, me mase të përgjithshme maksimale të pranuar, mbi një pjerresi ngjitese apo zbritese me të vogel se 12 për qind.

4. Me udhezim të perbashket te ministrit të Bujqesise dhe Ushqimit se bashku me ministrin e Transportit, përcaktohen rregulla të ndryshme nga ato të treguara ne pikat e meparshme, per raste të veçanta të sigurise.

Neni 262.

Masa që rimorkiohet e makinave bujqesore, vetelevizese (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Masa maksimale që lejohet te rimorkiohet përcaktohet ne vendin e homologimit të tipit të makinave bujqesore, vetelevizese dhe, për tipat e pa homologuar ne vendin e proves dhe të kontrollit për secilin tip.

2. Në trenat e përbere me makina bujqesore, të pajisura me sisteme frenimi, caktimi i mases së rimorkiueshme varet nga plotesimi i dy kushteve të mëposhtme:

a) masa e ngjitur e makinave bujqesore, vetelevizese, të radhitura për levizje në plan dhe në kushte statike, të jete jo më e vogël se 16 për qind e mases së plote të trenit bujqesor. Për makinat bujqesore, vetelevizese, me tërheqje vetëm mbi aksin e pasëm, masa e ngjitur, e kontrolluar në plan dhe në kushte statike, është marrë e barabartë me 60 për qind e mases së vetë makines.

b) raporti ndërmjet fuqisë së motorit dhe mases maksimale të trenit bujqesor, e shprehur në tonë, të jete jo më e vogël se 2.94 kë/tonë.

3. Me kërkesë të konstruktorit, në alternative me rregullat e pikës 1 dhe e kufizuar vetëm për traktorët bujqesore, kontrollët për përcaktimin e mases së rimorkiueshme duhet të plotësojë dy kushtet e mëposhtme:

a) që mjeti i komplet mund të levizë mbi një pjerresë jo më të madhe se 14 për qind;

b) që mjeti i komplet mund të levizë me një shpejtësi që nuk ndryshon më shumë se 10 për qind të shpejtësisë maksimale që i përgjigjet numrit të rrotullimeve të fuqisë maksimale të motorit, me raportin me të lartë të transmisionit, ndërmjet regjimeve të castit maksimal dhe të fuqisë maksimale - mbi pjerresë jo më të vogël se 2 për qind, ose të arrijë shpejtësinë e sipërpermendur, mbi rrugë të sheshtë, me nxitim mesatar me të vogël se 0.2 m/sec^2 , në fushën e përdorimit të raportit me të lartë të transmisionit.

4. Provat mund të zëvendësohen nga përcaktimi në plan i sforcimeve të tërheqjes në ganxhe, duke patur parasysh që sforcimi i tërheqjes maksimale të mos jete më i vogël se shuma e 16 për qind e mases që rimorkiohet dhe e 14 për qind e mases së traktorit dhe që sforcimi në tërheqje t'i përgjigjet numrit të rrotullimeve të fuqisë maksimale, me raportin me të lartë të transmisionit, të mos jete më e vogël se shuma 4 për qind e vetë mases që rimorkiohet dhe 2 për qind të mases së traktorit.

5. Vlera maksimale e mases që rimorkiohet, e përcaktuar si diferencë ndërmjet mases maksimale të trenit bujqesor dhe mases në levizje të makinave bujqesore tërheqëse, e kufizuar nga raporti ndërmjet mases komplekse të makinave bujqesore të rimorkiuara dhe mases së makines tërheqëse; raporti i thënë nuk duhet të kalojë vlerat e mëposhtme:

a) 2. Për makinat bujqesore tërheqëse, të tipit artikular me rrota të gomuar, për makina bujqesore me rrota jo të gomuar ose për ato me zinxhir, cilido qoftë tipi i frenave të kompleksit.

b) 3. Për makinat bujqesore tërheqëse me rrota të gomuar nëse sistemi i frenave të kompleksit është i tipit mekanik.

c) 4. Për makinat bujqesore tërheqëse me rrota të gomuar nëse sistemi i frenave të kompleksit është i tipit të kombinuar dhe automatik;

ç) 5. Për makina bujqesore tërheqëse me rrota të gomuar, nëse sistemi i frenave të kompleksit është i tipit të vazhduar dhe automatik.

6. Si masë e makinave bujqesore, merret masa e makinave bujqesore me serbatore dhe radiatorë të mbushur plot, me drejtues të mjetit me peshë 75 kg, pa marrë

parasysh pajisjet mbajtëse ose gjysmembajtëse, të kunderpeshes apo dhe të planit të ngarkesës.

Neni 263.

Sistemi i frenave të rimorkiove bujqësore dhe të makinave teknologjike tërheqëse (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Një rimorkio bujqësor, me masë të përgjithshme për ngarkim të plotë deri në 1.5 tonë, është quajtur pjesë përberëse e traktorit bujqësor tërheqës, ku përmasat e ngarkesës, përfshirë organet e kapjes, nuk kalojnë 4.00 m në gjatësi dhe 2.00 m në gjatësi.

2. Këto rimorkio mund të mos jenë të pajisura me frenë dhe tërhiqen me raport në tërheqje jo më të madh se 1, brenda kufijve të masës së rimorkiut, të njohur nga traktori, për makina bujqësore të rimorkiuara, pa frenë.

3. Me “raport në tërheqje” kuptohet raporti ndërmjet masës për ngarkim të plotë të rimorkios dhe masës së traktorit bujqësor pa zhavorr, të planit të mundshëm të ngarkimit dhe të pajisjeve mbajtëse dhe gjysmembajtëse.

4. Çdo rimorkio bujqësor me masë për ngarkim të plotë më të madhe se 1.5 tonë dhe deri në 3 tonë duhet të pajiset me një sistem frenash shërbimi. Ky sistem, nëse është i tipit mekanik, mund të jetë me komandim me lehtë, të tipit të unifikuar, montuar mbi traktor dhe duhet të veprojë mbi rrotën, të pakten mbi një aks. Sforcimi muskular i ushtruar mbi komandë nuk duhet ta kalojë vlerën 30 daN.

5. Çdo rimorkio bujqësor me masë për ngarkim të plotë më të madhe se 3 tonë dhe deri në 6 tonë duhet të pajiset me një sistem frenash shërbimi, veprues mbi rrotën, me të pakten një aks; ky sistem, nëse është i tipit mekanik, duhet të komandohet nga inercia e rimorkios dhe, në rimorkiot me dy ose me shumë akse, mund të veprojë edhe vetëm mbi aksin e përparme.

6. Çdo rimorkio bujqësor, me masë për ngarkim të plotë më të madhe se 6 tonë, duhet të pajiset me një sistem frenash shërbimi që përdor një burim energjie të ndryshme nga ajo muskulare e drejtuesit të mjetit ose nga energjia kinetike e rimorkios; veprimi i sistemit duhet të ushtrohet në të njëjtën kohë mbi të gjitha rrotat. Sistemi duhet të sigurojë vetefrenim të rimorkios për rastet e shkeputjes së pajisjes lidhëse. Karakteristikat konstruktive dhe funksionale, si dhe menyra e kontrollit të sistemit, duhet t’u përgjigjen rregullave teknike, të vendosura në tabelat e unifikimit të miratuara nga Ministria e Transportit.

7. Vlera numerike e shumës së forcave të frenave në periferi të rrotës së rimorkios, e shprehur në daN, duhet të jetë e barabartë të pakten me 40 për qind të vlerës numerike të masës të përgjithshme për ngarkim të plotë të vetë rimorkios, e shprehur në kg.

8. Çdo rimorkio bujqësor, me masë të përgjithshme për ngarkim të plotë më të madhe se 1.5 tonë, duhet të pajiset edhe me një sistem frenash ndalimi; një sistem i tillë duhet të mbahet si në ngjitje, edhe në zbritje. Rimorkioja ndalon mbi një rrugë me

pjerresi, të pakten, të barabarte me 16 për qind. Ky sistem mund të komandohet nga persona ne toke. Sforcimi mbi komande nuk duhet të kalojë 69 daN.

9. Normat, për të cilat flitet në pikat e mesiperme, zbatohen edhe për makinat bujqesore teknologjike, që tërhiqen, me përjashtimet e parashikuara në nenin 106, pika 1, e Kodit Rrugor.

10. Me udhëzimin e perbashket të ministrit të Transportit, dhe ministrit të Bujqesise dhe Ushqimit, mund të përcaktohen rregulla të ndryshme nga ato të treguara në pikat e mëparshme.

Neni 264.

Frytshmeria e frenave të trenave të përbere nga makina bujqesore (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Në trenat e përbere nga një makine bujqesore, vetelevizese, për të cilat është folur në nenin 57, të Kodit Rrugor, dhe nga një makine bujqesore, teknologjike, që tërhiqet pa frena, me mase të përgjithshme për ngarkim të plote jo më të madhe se ajo e makines bujqesore, vetelevizese, ose në ata të përbere nga një traktor bujqesor dhe nga një rimorkio bujqesor e marre si pjesë përberese e vete traktorit, sipas nenit 264, pika 1, frenimi i fituar me sistemin e frenave të shërbimit duhet të garantojë ngadalesim mesatar, për shpejtesi të ndryshme, të cilat pasqyrohen në tabelën III. 4, që është pjesë përberese e kësaj rregulloreje.

2. Nëse sistemi komandohet me pedale, rezultati për të cilin u fol me sipër duhet të arrihet duke ushtruar mbi pedal një forcë jo më të madhe se 60 daN.

3. Për të përcaktuar rezultatin pozitiv të frenimit pas ngrohjes së frenave, treni me ngarkesë të plote leviz me shpejtesi të përcaktuar, afërsisht sa 80 për qind të shpejtesisë maksimale të kontrolluar, për rrugë zbritese me pjerresi 10 për qind dhe gjatësi 1 km, në fund të rrugës forca e mbetur e frenave të shërbimit duhet të garantojë një ngadalesim mesatar minimal, të llogaritur në baze të largësive së frenimit, jo më të vogël se 70 për qind e asaj të rregullores dhe as 60 për qind të vlerës përkatëse, në provën me frenë të ftohta.

4. Me udhëzimin e perbashket të ministrit të Transportit, dhe të ministrit të Bujqesise dhe Ushqimit, mund të përcaktohen rregulla të ndryshme nga ato të treguara në pikat e mëparshme.

Neni 265.

Sistemi i timonit të makinave bujqesore (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Sistemi i timonit i makines bujqesore, vetelevizese, për të cilin është folur në nenin 57, të Kodit Rrugor, duhet t'i përgjigjet rregullave të tabelave të unifikimit, të miratuara nga Ministri i Transportit.

Neni 266

Brezi i pengimit i makinave bujqesore jashtenorme (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Makinat bujqesore vetelevize, për të cilat flitet në nenin 57, të Kodit Rrugor, dhe për komplekset e tyre, përmasat e të cilave, për nevoja funksionale, e kalojnë masën e përcaktuar nga neni 103 i po këtij Kodi, duhet të brëndashkruhen në brezin e pengimit, të përcaktuar në udhëzimet e Ministrisë së Transportit.

Neni 267.

Nivelet e zhurmes së makinave bujqesore, vetelevize (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Për traktorët bujqesore, për përcaktimin e nivelit të zhurmes në vesh të drejtuesit dhe për kufizimet përkatëse, të pranueshme, vlejne rregullat e Komunitetit Europian.

2. Për makinat bujqesore, vetelevize, për përcaktimin e nivelit të zhurmes dhe për kufizimet përkatëse të pranueshme, vlejne rregullat e përcaktuara nga Komuniteti Europian.

3. Ministria e Transportit përcaktonë rregullat që i takojnë nivelit të zhurmes së makines bujqesore në qarkullim, sipas udhëzimeve të Komunitetit Europian.

4. Sistemet e ngarkimit dhe të shkarkimit janë përcaktuar nepermjet shenimit me punson të përshtatshëm, të bërë mbi të nga ndermarrja konstruktive.

Neni 268

Sistemi i sinjalizimit zanor i makinave bujqesore, vetelevize (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Makinat bujqesore, vetelevize, për të cilat është folur në nenin 57, të Kodit Rrugor, duhet të pajisen me një sistem sinjalizimi zanor, karakteristikat e të cilit duhet t'u përgjigjen rregullave të Komunitetit Europian.

Neni 269.

Sistemi pasqyre prapashikuese i makinave bujqesore, vetelevize (Neni 105 i Kodit Rrugor)

Sistemi pasqyre prapashikuese për makinat bujqesore, vetelevize, për të cilat flitet në nenin 57, të Kodit Rrugor, duhet t'i përgjigjet rregullave të Komunitetit Europian.

Neni 270.

Mbrojtja e makinave bujqesore me zinxhir (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Mbrojtësit janë sisteme përshtatjeje për lëvizjen në rrugë të makinave me zinxhir, ato vendosen në pjesët e zinxhirit, që prekin token, nepermjet kapeseve me të cilat

jane të pajisura, me qëllim që të ndalohet demtimi i veshjes së rruges. Mbrojtësit mund të jenë tërësisht metalik ose me elemente gome. Siperfaqja konvencionale, e përcaktuar për mbështetjen e një mbrojtësi, është siperfaqja e parashikuar për mbështetjen në tokë, plotësisht të fortë e të sheshtë. Ajo matet në mënyrë konvencionale mbi skicën (vizatimin) e mbrojtësit, duke përfshirë siperfaqet e rakorduara.

2. Mbi secilin mbrojtës, së bashku me markën e fabrikës, duhet të vendoset ngarkesa maksimale e pranuar, në kilogram, e përcaktuar, duke shumezuar me 6.5 siperfaqen e përcaktuar për mbështetje e shprehur në cm. Mbrojtësi duhet t'u përshtatet karakteristikave të treguara në tabelën e unifikimit, të nxjerre nga organet përkatëse të Ministrisë së Transportit.

3. Presioni konvencional i mbështetjes së mbajtësës përcaktohet nga pjesëtimi i masës së makines, përfshirë edhe pajisjet e mundshme, të parashikuara, me rezultatin e fituar nga prodhimi i numrit të rulave mbajtës, me siperfaqen konvencionale të mbështetjes së një mbajtësi. Rrotat, që mbajnë zinxhirin, dhe rrotat udhëzuese vlerësohen si rula.

4. Për t'u pranuar qarkullimi në rrugë të makinave me zinxhirë, presioni konvencional i mbështetjes, i përcaktuar në bazë të rregullave për të cilat është folur në pikën 3, nuk duhet të kalojë 6.5 daN/cm^2 .

Neni 271.

Ganxhat e makinave bujqësore, vetelevizese (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Ganxhat e tërheqjes, të vendosura në makinat bujqësore, vetelevizese ndahen në kategori, si vijon:

a) Për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plote jo më të madhe se 6,000 kg, dhe janë ndertuar në mënyrë të tillë që të mos peshojnë mbi unazën e ganximit;

A1) Për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plote jo më të madhe se 3,000 kg dhe janë ndertuar në mënyrë të tillë që të mos ushtrojnë në unazë, në kushte statike, një ngarkesë vertikale më të madhe se 250 kg;

b) Për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plote jo më të madhe se 6,000 kg dhe janë ndertuar në mënyrë të tillë që të mos ushtrojnë në unazë, në kushte statike, një ngarkesë vertikale më të madhe se 500 kg;

c) Për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plote jo më të madhe se 6,000 kg dhe janë të ndertuar në mënyrë të tillë që të mos ushtrojnë në unazë, në kushte statike, një ngarkesë vertikale më të madhe se 1,500 kg;

Ç) Për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plote jo më të madhe se 12,000 kg dhe janë ndertuar në mënyrë të tillë, që një pjesë e masës së tyre të peshojë mbi unazën e ganximit;

Ç1) Për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plote jo më të madhe se 20,000 kg dhe janë ndertuar në mënyrë të tillë, që një pjesë e masës së tyre të peshojë mbi unazën e ganximit;

Ç2) Për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plote jo më të madhe se 14,000 kg dhe janë ndertuar në mënyrë të tillë që të mos ushtrojnë në unazë, në kushte statike, një ngarkesë vertikale më të madhe se

2,000 kg;

Ç3) Për tërheqjen e makinave bujqesore, që kane mase për ngarkim të plote jo me të madhe se 20,000 kg dhe janë ndertuar ne menyre të tille, që të mos ushtrojnë ne unaze, ne kushte statike, një ngarkese vertikale me të madhe se 2,500 kg;

2. Karakteristikat përmasave dhe ato konstruktive të ganxhave, si dhe kontrollet, provat, menyra e kryerjes se tyre dhe markimi i identifikimit duhet t'u përgjigjen rregullave të tabelës se unifikimit, të miratuar nga Ministria e Transportit.

3. Tipat e ganxhave duhet të jene miratuar nga Ministria e Transportit. Mbi çdo tip, ganxhe duhet të jene shenuar ne menyre të qarte, të heqshme dhe lehtesisht të dukshme marka e fabrikes, kategoria e ganxhes, viti e fabrikimit, data dhe numri i miratimit.

Neni 272.

Unazat e ganxhimit te makinave bujqesore që tërhiqen (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Unazat e ganxhimit, të vendosura mbi timonin e makinave bujqesore që tërhiqen, ndahen ne kategorite e mëposhtme:

a) për makina bujqesore, që tërhiqen me mase për ngarkim të plote jo me të madhe se 6,000 kg dhe jane ndertuar ne menyre të tille, që masa e përgjithshme të mos peshoje mbi ganxhen e makinave, bujqesore tërheqese;

D1) Për makina bujqesore, që tërhiqen me mase për ngarkim të plote jo me të madhe se 3,000 kg dhe janë ndertuar ne menyre të tille, që mbi ganxhen e makines bujqesore, tërheqese të mos peshojë një ngarkese vertikale me e madhe se 250 kg;

D2) Për makina bujqesore, që tërhiqen me mase për ngarkim të plote jo me të madhe se 6,000 kg dhe janë ndertuar ne menyre të tille që mbi ganxhen e makines bujqesore, tërheqese, te mos peshoje një ngarkese vertikale jo me të madhe se 500 kg;

D3) Për makina bujqesore, që tërhiqen me mase për ngarkim të plote jo me të madhe se 6,000 kg dhe janë ndertuar ne menyre të tille që mbi ganxhen e makines bujqesore tërheqese, te mos peshoje një ngarkese vertikale me e madhe se 1,500 kg;

Për makina bujqesore, që tërhiqen me mase për ngarkim të plote jo me të madhe se 12,000 kg dhe janë ndertuar ne menyre të tille që masa e tyre të mos peshoje mbi ganxhen e makines bujqesore, tërheqese;

E1) Për makina bujqesore, që tërhiqen me mase për ngarkim të plote jo me të madhe se 20,000 kg dhe janë ndertuar ne menyre të tille që masa e tyre të mos peshoje mbi ganxhen e makines bujqesore, tërheqese;

E2) Për makina bujqesore, që tërhiqen me mase për ngarkim të plote jo me të madhe se 14,000 kg dhe janë ndertuar ne menyre të tille, që mbi ganxhen e makines bujqesore, tërheqese, te mos ushtrohet një ngarkese vertikale me e madhe se 2,000 kg;

E3) Për makina bujqesore, që tërhiqen me mase për ngarkim të plote jo me të madhe se 20,000 kg dhe janë ndertuar ne menyre të tille që mbi ganxhen e makines bujqesore, tërheqese, te mos ushtrohet një ngarkese vertikale me të madhe se 2,500 kg.

2. Karakteristikat e përmasave dhe ato konstruktive të unazes se ganxhimit, si dhe kontrollet, provat, menyra e kryerjes se tyre dhe markimi i identifikimit duhet t'u përgjigjen rregullave të tabelës se unifikimit, të miratuar nga Ministria e Transportit.

3. Tipat e unazave të ganxhimit duhet të jene miratuar nga Ministria e Transportit. Mbi çdo tip, lloj unaze të ganxhimit, duhet të jene shenuar ne menyre të qarte, të heqshme dhe lehtësisht të dukshme, marka e fabrikes, kategoria e unazes se ganxhimit, viti e fabrikimit, data dhe numri i miratimit.

Neni 273.

Timoni i makinave bujqesore, që tërhiqen (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Timoni i makinave bujqesore që tërhiqen duhet të kete përmasat e përcaktuara ne baze të llogaritjeve të projektit, ne perputhje me kriteret teknike të përcaktuara nga ministri i Transportit; llogaritja behet për çdo tip timoni ne baze të masës se përgjithshme për ngarkim të plote të tipit të mjetit, si dhe duhet te marre parasysh kërkesat që mund të kontrollohen ne kushte të ndryshme pune si dhe karakteristikat e materialit.

Neni 274.

Kontrolli ne makinat bujqesore të pozicionit të sistemit të tërheqjes, si dhe të ngarkesës vertikale të pranuar mbi të (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Lartësia e sistemit të tërheqjes, me te cilen pajisen makinat bujqesore, vetelevizese, si dhe masa maksimale vertikale (Q) e pranuar mbi të, duhet të përcaktohen nga konstruktori, ne lidhje me kushtet e qëndrueshmerise, statike dhe dinamike, të makines bujqesore, vetelevizese me makina bujqesore që tërhiqen të lidhura; megjithate kjo mase nuk duhet të jete me e madhe se masa që lejon kategoria e ganxhes, që konstruktori deklaroi për t'u montuar mbi makinen bujqesore, vetelevizese.

2. Lartësia e sistemit, si dhe rregullat për kontrollet dhe provat përkatëse duhet t'i përgjigjen tabelës se unifikimit, të miratuar nga Ministria e Transportit.

Neni 275.

Ndotja e mjedisit nga gazi qe nxjerrin makinat bujqesore (Neni 105 i Kodit Rrugor)

Përcaktimi i produktit të ndotur nga gazi i nxjerre nga motori i tërheqjes se makinave bujqesore, vetelevizese, për të cilat flitet ne nenin 57 të Kodit Rrugor, është bere sipas normave të shoqërisë prodhuese.

Neni 276.

Karakteristika konstruktive dhe funksionale të makinave bujqesore (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Ne udhezimin e perbashket te ministri i Transportit, dhe ministrit te Bujqesise dhe Ushqimit, per kërkesat konstruktive dhe funksionale të makinave bujqesore, mund të përcaktohen karakteristika konstruktive dhe funksionale të ndryshme nga ato të treguara per keto makina ne kete rregullore.

**3– CERTIFIKATE PERSHTATSHMERIE DHE HOMOLOGIMI,
LEJE QARKULLIMI PER MAKINAT BUJQESORE**

(Nenet 106 - 109 të Kodit Rrugor Rrugor)

Neni 277.

Makina bujqesore teknologjike që tërhiqen, të përjashtuara nga verifikimi i kërkesave (Neni 106 i Kodit Rrugor)

1. Makinat bujqesore që tërhiqen, të përjashtuara nga detyrimi i nenit 106, pika 1, e Kodit Rrugor, jane ato, karakteristikat konstruktive të të cilave, nuk mund të lejojne një përputhje të plote me normat e qarkullimit. Dhe me konkretisht jane makinat qe vijojne:

- a) parmenda (plugjet);
- b) makina mbjellese;
- c) lesa.

2. Me udhezimin e perbashket të ministrit të Transportit dhe Ministrit te Bujqesise dhe Ushqimit mund të përcaktohen kategori të tjera të makinave bujqesore teknologjike që tërhiqen, të cilat përjashtohen nga detyrimi i siperpermendur. Ne të njëjtin udhezim përcaktohen menytrat për qarkullimin e makinave të siperpermendura.

Neni 278.

Leja e qarkullimit dhe certifikata e përshtatshmerise teknike e makinave bujqesore (Neni 107 i Kodit Rrugor)

1. Leja e qarkullimit, e nxjerre për makinat bujqesore, për të cilat është folur ne nenin 57, të Kodit Rrugor, duhet të përmbaje elementet thelbesore të meposhtem:

- a) daten dhe numrin e targes se regjistrimit;
- b) të dhena personale të pronarit;
- c) numrin e homologimit të tipit të mjetit (nese kerkohet);
- ç) numrin e shasisë se mjetit;
- d) karakteristikat teknike të mjetit.

2. Çertifikata e përshtatshmerise teknike, duhet të përmbaje elementet thelbesore të meposhtem:

- a) numrin e homologimit të tipit të mjeteve (nese kerkohet);

- b. numrin e shasisë së mjetit;
- c. karakteristikat teknike të mjetit.

Neni 279.

Regjistrimi, nxjerrja e lejes së qarkullimit dhe e çertifikates së aftësisë teknike, transferimi i pronesisë së makinave bujqësore (Neni 109 dhe 110 të Kodit Rrugor)

1. Për nxjerrjen e lejeve të qarkullimit, ose të çertifikates së aftësisë teknike për qarkullim, është dega perkatese e DRShtTR-së në rrethin ku ndodhet ndermarrja bujqësore së cilës i përket makina bujqësore, ose ku ndodhet ndermarrja që kryen punime bujqësore-mekanike ose që merr me qira makina bujqësore ose ku ndodhen entet ose shoqëritë publike, pronarë të makinave bujqësore.

2. Organi për të cilin flitet në pikën 1, kur është e nevojshme, kujdeset për regjistrimin e makinave bujqësore në emër të atij që deklarohet pronarë, ose në emër të presidentit të entit ose të shoqërisë publike.

3. Deklarata, e cila vërtetonë se kërkuuesi i regjistrimit të një makine bujqësore është titullar i subjektit bujqësor ose i subjektit që kryen punime mekanike - bujqësore ose që merr me qira makinat bujqësore, për të cilat është folur në nenin 109, pikë 2, e Kodit Rrugor, leshohet nga organi përkatës i rrethit. Në rastin e enteve ose të shoqërive publike, deklarata leshohet po nga të interesuarit dhe duhet të sigurojë përdorimin bujqësor të makines që do të regjistrohet.

4. Transferimi i pronesisë së makines bujqësore, për të cilën është folur në nenin 57, të Kodit Rrugor, mund të bëhet vetëm në favor të subjektit që ka deklaratën e cituar në pikën 3 dhe shenohet në regjistrat e organeve përkatëse, sipas procedurave të përcaktuara nga ato vetë.

5. Në zbatim të nenit 110 të Kodit Rrugor, ministri i Transportit, në bashkëpunim me Ministrinë e Bujqësisë dhe Ushqimit, harton dhe nxjerr kriteret për kontrollin teknik të makinave bujqësore që qarkullojnë në rrugë.

4- QARKULLIMI I MAKINAVE TEKNOLOGJIKE (Neni 113 i Kodit Rrugor Rrugor)

Neni 280.

Sinjalizimi i makinave teknologjike, jashtenorme (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Makinat teknologjike, që, për nevojë funksionale, i kalojnë përmasat e parashikuara nga neni 113 i Kodit Rrugor, duhet të vihen në dukje me anë të paneleve, të miratuar sipas kriterëve të përcaktuara nga ministri i Transportit, i cili përcakton rregullat, numrin dhe vendmontimin e paneleve të siperpermendura, si dhe sinjalizimet e tjera, të nevojshme.

Neni 281

Fushepamja e makinave teknologjike (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Fushepamja e makinave teknologjike, për të cilën është folur në nenin 58 të Kodit Rrugor, duhet të kontrollohet sipas rregullave teknike, të përcaktuara në udhëzimin e Ministri të Transportit me udhëzim të tij.

Neni 282.

Regjistrimi dhe vendosja e targës e makinave teknologjike (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Makinat, të cilat lejohen të qarkullojnë në rrugë sipas nenit 113 të Kodit Rrugor, duhet të regjistrohen pranë degës së DRShTRr-së rrethit përkatës, që merret me nxjerrjen e lejes së qarkullimit dhe të targës të atij që deklarohet pronar i mjetit.

2. Pronari i makines teknologjike duhet të shenojë, në kërkesën e regjistrimit të mjetit, të dhënat e gjendjes civile dhe adresën.

3. Po në këto kërkesë, nëse është e nevojshme, duhet të shënohen të dhënat e plota të ndërmarrjes së cilës i është besuar përdorimi i makines teknologjike. Ky detyrim nuk kërkohej për makinat teknologjike, vetelevize, të pajisura me motor me fuqi jo më të madhe se 50 kë. Po kështu ky detyrim nuk kërkohej për makina teknologjike, si vagoneta rreshqitese, motokarro, rula për të shtruar, makina për mbartjen e shinave dhe të ngjashme me to, për ato të caktuara për finituren dhe trajtimin e mbulesës së rrugës, si dhe për makinat teknologjike që tërhiqen.

4. Në rastin e daljes nga qarkullimi të një makine teknologjike, pronari duhet të njoftojë njëherë nga degët përkatëse të DRShTRr-së, si dhe të kthejë targën e regjistrimit dhe lejen përkatëse të qarkullimit. Zyra e mesipërme leshon deftesën përkatëse dhe merr masë për asgjësimin e targës, për anulimin e lejes së qarkullimit dhe ndryshimet që pasojnë, të cilat arshivohen në arkivin përkatës.

5. Për daljen e perkohshme nga qarkullimi të makines teknologjike, pronari i makines teknologjike duhet të njoftojë njëherë nga degët përkatëse të DRShTRr-së, duke treguar depozituesin e mjetit në ruajtje, si dhe seline të tij.

Neni 283.

Makina teknologjike: sistemet kundër bllokimit (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Makinat teknologjike të ngjashme konstruktivisht me automjetet e kategorisë N, duhet të pajisen me sisteme kundër bllokimit, në përputhje me normat në fuqi për këto automjete.

2. Lejohet shkelja e detyrimit të montimit të sistemit kundër bllokimit, nëse prania e tij është e papajtueshme me përdorimin e makines bujqësore ose kur funksioni i tij mund të kryhet me një sistem tjetër të barazvlefshëm me të.

Neni 284.

Pjeset për tërheqjen e makinave bujqesore teknologjike dhe verifikimi i mases maksimale, të rimorkiueshme (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Makinat teknologjike, vetelevizese që tërheqin, dhe makinat teknologjike që tërhiqen duhet të jene të pajisura me mekanizmat e përshtatshme për tërheqje, sipas rregullave të percaktuara ne udhezimin e ministrit të Transportit. Ne të njëjtin udhezim jane percaktuar edhe menytrat e verifikimit të mases maksimale të rimorkiueshme.

Neni 285.

Sistemet e frenave të makinave teknologjike, vetelevizese (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Sistemet e frenave të makinave teknologjike, për të cilet flitet ne nenin 58 të Kodit Rrugor, me përjashtimet e thena ne piken 4, duhet t'u përgjigjen rregullave konstruktive të Komunitetit European, të ndermarrjeve, uzinave prodhuese, për automjetet e kategorise N3.

2. Rregullat e Komunitetit European dhe modifikimet e mevonshme, përta i përket frytshmerise së sistemeve, quhen të plotesuara kur është arritur rezultati minimal i proves së tipit "O" (prove e zakonshme e rezultatit me frena të flohta) dhe të proves tip "I" (prova e humbjes se rezultatit).

3. Prova tip "O" duhet të kryhet me motor të stakuar (shkeputur), me shpejtesi maksimale për konstruksione, me tolerance të pakten deri 10 për qind; prova tip "I" duhet të kryhet me një shpejtesi të përcaktuar, të barabarte me 80 për qind të shpejtesise se arritur ne proven tip "O".

4. Sistemet e frenave të eskavatoreve, me lopata ngarkuese dhe me rrota të cdo mase, me përjashtim të atyre që u permenden ne nenin 211, si dhe të makinave teknologjike, që kane mase të përgjithshme jo me të vogel se 18 tonë, duhet t'u përgjigjen rregullave konstruktive dhe të frytshmerise së makinave bujqesore, për të cilat është folur ne nenin 261, pikat 1dhe 2.

5. Në çdo rast, sistemi i frenave të ndalimit duhet të kenaqë kushtet e parashikuara nga neni 261, pika 3.

Neni 286.

Sistemet e frenave të makinave teknologjike që tërhiqen (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Makinat teknologjike që tërhiqen, për të cilat është folur ne nenin 58 të Kodit Rrugor, me mase të përgjithshme për ngarkim të plote mbi 3 tonë dhe jo me shume se tonë duhet të jene të pajisura me një sistem të frenes se sherbimit, i cili vepron mbi rrota me të pakten një aks; ky sistem, nese është i tipit mekanik, duhet të komandohet nga inercia e makines teknologjike që tërhiqet dhe nga veprimi i saj. Në makinat teknologjike që tërhiqen, me dy ose me shume akse, mund të vendosen frenat edhe vetem mbi rrotat e aksit të pare.

2. Çdo makine teknologjike që tërhiqet, me mase për ngarkese të plote me të madhe se tonë, duhet të jete e pajisur me një sistem frenash sherbimi që përdor një burim energjie të ndryshem nga energjia kinetike e makines teknologjike që tërhiqet; veprimi i tij duhet të ushtrohet njëkohesisht mbi të gjitha rrotat. Karakteristikat konstruktive të funksionimit si dhe menyra e kontrollit të sistemit duhet t'u përgjigjen rregullave teknike të tabelës së unifikimit, të miratuara nga ministri i Transportit.

3. Vlera numerike e shumes së forcave të frenave në periferi të rrotave të makines teknologjike që tërhiqet, e shprehur në daN, duhet të jete e barabarte, të pakten, me 40 për qind të vlerës numerike të masës së përgjithshme për ngarkim të plote të vetë makines, shprehur në kg.

4. Çdo makine teknologjike që tërhiqet me mase të përgjithshme për ngarkim të plote mbi 1.5 tonë duhet të pajiset me një sistem frenash qëndrimi, me të njëjtat karakteristika si ato të treguara në nenin 263, pika 8.

Neni 287.

Makina teknologjike me mase jashtenorme (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Masa që peshon mbi aksin, me të ngarkuar të makinave teknologjike jashtenorme, nuk duhet të jete me të madhe se 13 tonë; vlera me të medha se 13 tonë mund të lejohen me kusht që shpejtesia maksimale, e llogaritur dhe e kontrolluar me menyrat e parashikuara nga neni 208, nuk i kalon kufijte e mëposhtem:

- a) 25 km/ore për masa mbi 13 tonë dhe jo me të medha se 18 tonë;
- b) 15 km/ore për mase me të madhe se 18 tonë.

2. Masat e treguara me sipër janë të lejuara edhe mbi akset e tjere, mjaft që largësia ndërmjet tyre të jete me të madhe se 1.20 m. Keto akse duhet të jene të pajisura me varje elastike dhe duhet të kompensojnë ndërmjet tyre ngarkesën për disnivele reciproke prej 10 cm; maksimumi i ngarkesës nuk duhet të kalojë ± 25 për qind të peshës që ushtrohet mbi çdo aks, në kushte të bashkërrafshesise.

Neni 288.

Kontrolli i makinave teknologjike në qarkullim (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Kontrolli i makinave teknologjike të regjistruara është përcaktuar në udhëzimin e ministrit të Transportit, dhe perseritet jo më pak se në 2 vjet, duke u nisur nga data e parë e regjistrimit të vetë makines teknologjike.

2. Kërkesat minimale të sigurisë, të miratuara sipas udhëzimit për të cilin është folur në pikën 1 janë, për sa është e zbatueshme, për keto mjete me mase të përgjithshme të përcaktuar në shtojcën VIII të këtij kapitulli.

Neni 289.

Karakteristikat konstruktive dhe funksionale të makinave teknologjike (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Ministri i Transportit, me udhëzim të tij, për nevojat konstruktive dhe funksionale

të makinave teknologjike, mund të përcaktoje karakteristika, konstruktive dhe funksionale, të ndryshme nga ato të treguara për keto makina ne rregullore.

Neni 290.

Norma e referimit (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Në makinat teknologjike, për të cilat flitet ne nenin 58 të Kodit Rrugor, zbatohen dispozitat përkatëse, të mëposhtme të makinave bujqesore:

- a) neni 208 (shpejtesi teorike dhe praktike);
- b) neni 254 (sistem shtese);
- c) neni 255 (shperndarja e mases se makinave bujqesore jashtenorme);
- ç) neni 256, pikat nga 1 deri 5 (autorizim për qarkullim të makinave bujqesore, të jashtezakonshme);
- d). neni 260, pika 1 dhe 2 (sistemet e sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit);
- dh) neni 264, pikat 1, 2 dhe 3 (kontroll i frytshmerise të frenave të komplekseve të përbere nga një makine vetelevizese dhe nga një makine që tërhiqet, me mase të përgjithshme me ngarkese të plote mbi 3 tonë dhe jo me të madhe se ajo e makines tërheqese);
- e).neni 265 (sistemet e timonit);
- ë) neni 266 (brezi i pengimit);
- f) neni 267, pikat 2, 3 dhe 4 (niveli i zhurmes);
- g)neni 268 (sistemet e sinjalizimit zanor);
- gj) neni 269 (sistemet pasqyre);
- h) neni 270 (sistemet e përshtatjes, për ecje ne rruge, të makinave me zinxhire);
- i) neni 275 (ndotja nga gazi shkarkues);
- j) neni 278, pikat 1 dhe 2 (leja e qarkullimit).

KAPITULLI IV

DREJTIMI I MJETEVE DHE DREJTIMI I KAFSHEVE.

1 – LEJE PER DREJTIMIN E AUTOMJETEVE (Nenet 114- 119 të Kodit Rrugor Rrugor)

DISPOZITA TE PERGJITHSHME PER MARRJEN E LEJES SE DREJTIMIT DHE TE ÇERTIFIKATES SE AFTESISE PROFESIONALE, PER DREJTIMIN E MOTOMJETEVE DHE AUTOMJETEVE (Nenet 114-116 të Kodit Rrugor Rrugor)

Neni 291.

Deshmia e aftesise psikofizike (Neni 114 i Kodit Rrugor)

1. Për drejtimin e motomjeteve të kategorisë A, kandidati duhet të ketë, minimumi, dy vjet eksperiencë në drejtimin e motomjeteve të kategorisë A2.
2. Plotësimi i kërkesave fizike dhe psikike, siç përmenden në pikën 1, të nenit 114, vërtetohet me lëshimin e certifikatave mjekësore, sipas nenit 309, të kësaj rregulloreje.
3. Dëshmia e veçantë, e përmendur në nenet 114, pika 2, shkronja “b”, dhe 117, pika 6, shkronjat “b” deri në “dh”, të Kodit Rrugor, është në përputhje me modelin IV.1, që është pjesë përbërëse e rregullores.

Neni 292.

Modeli dhe karakteristikat e lejes se drejtimit (Neni 115 i Kodit Rrugor)

1. Lejedrejtimi, sipas modelit të Bashkimit Evropian, është modeli IV2/A, që është pjesë përbërëse e këtij vendimi.

Kodet, që përmbajnë informacione shtesë ose kufizime, të cilat vihen në krah të numrit 12, në anën e pasme të lejes së drejtimit, do të jenë si më poshtë:

Kodet 01 deri 99 (kodet e harmonizuara të Bashkimit Evropian):

Drejtuuesi i mjetit (arsyet mjekësore)

01 Korrigjim i shikimit dhe/ose mbrojtje

01.01 Syze;

01.02 Lente kontakti;

01.03 Syze mbrojtëse;

01.04 Lente të errëta;

01.05 Mbrojtje syri;

01.06 Syze ose lente kontakti.

Ndihma dëgjimore/ndihma komunikuese

01 Ndhmë dëgjimore për njërin vesh;

02 Ndhmë dëgjimore për të dy veshët.

Proteza/ortoza për gjymtyrët

01 Proteza/ortoza për gjymtyrët e sipërme;

02 Proteza/ortoza për gjymtyrët e poshtme.

Përdorim i kufizuar (përdorimi i nënkodit i detyrueshëm, drejtimi i mjetit i kufizuar për arsye mjekësore)

05.01 I kufizuar në udhëtime gjatë ditës (p.sh., një orë pas agimit dhe një orë para perëndimit);

05.02 I kufizuar në udhëtime, brenda një rrezeje prej ... km nga vendbanimi i zotëruesit ose vetëm brenda qytetit/rajonit;

05.03 Drejtim i mjetit pa pasagjerë;

05.04 I kufizuar në udhëtime me shpejtësi jo më të madhe se ... km/h

05.05 Drejtim i autorizuar vetëm kur shoqërohet nga një zotërues i një lejeje drejtimi;

05.06 Pa rimorkio;

05.07 Ndalim drejtimi në autostrada;

05.08 Ndalohet përdorimi i alkoolit.

Modifikimet e mjetit

Kutia e shpejtësisë e modifikuar

01 Kuti shpejtësie manuale;

02 Kuti shpejtësie automatike;

03 Kuti shpejtësie që operon me elektronikë;

04 Leva e ndërrimit të marsheve e përshtatur;

05 Pa kuti shpejtësie dytësore.

15. Friksion i modifikuar

15.01 Leva e ndërrimit të marsheve e modifikuar;

15.02 Friksion manual;

15.03 Friksion automatik;

15.04 Ndarja e pedalit të friksionit përpara/i palosshëm/i shkëputur.

Sistemet e frenimit të modifikuara

01 Pedali i frenave i modifikuar;

02 Pedali i frenave i zmadhuar;

03 Pedali i frenave i përshtatur për përdorim nga këmba e majtë;

04 Pedali i frenave për përdorim me shputë këmbë;

05 Pedali i frenave i pjerrët;

06 Shërbimi i frenave manual (të përshtatura);

07 Përdorim maksimal i shërbimit të frenave të përforcuara;

08 Përdorim maksimal i frenave të emergjencës, të integruara në shërbimin e frenave;

09 Frena parkimi të përshtatura;

10 Frena parkimi elektronike;

11 Frena parkimi me këmbë (të përshtatura);

12 Ndarja e pedalit të frenave përpara/i palosshëm/i shkëputur;

13 Frena që operojnë me gju;

14 Shërbimi i frenave elektronik.

Sisteme të modifikuara përshpejtimi

01 Pedal i përshpejtimit i përshtatur;

02 Pedali i përshpejtimit për përdorim me shputë këmbë;

03 Pedali i përshpejtimit i pjerrët;

04 Pedali i përshpejtimit manual;

05 Pedali i përshpejtimit me gju;

25.06 Pedal përshpejtimi ndihmës (elektronik, pneumatik etj.);

25.07 Pedali i përshpejtimit në të majtë të pedalit të frenave;

25.08 Pedali i përshpejtimit në të majtë;

25.09 Ndarja e pedalit të përshpejtimit përpara/i palosshëm/i shkëputur.

Sisteme të kombinuara frenimi dhe për-shpejtimi të përshtatura

01 Pedale paralele;

02 Pedale në (ose pothuajse në) të njëjtin nivel;

03 Pedal përshpejtimi dhe frena me rrëshqitje;

04 Pedal përshpejtimi dhe frena me rrëshqitje dhe me ortozë;

05 Pedale përshpejtimi dhe frenimi të palosshëm/të shkëputur;

06 Dysheme e ngritur;

07 Ndarje në anën e pedalit të frenave;

08 Ndarje për protezë në anën e pedalit të frenave;

09 Ndarje përpara pedaleve të përshpejtimit dhe frenave;

10 Mbështetje thembre/këmbe;

11 Pedal përshpejtimi dhe frenash elektrik.

Mekanizmat e kontrollit të përshtatur (çelësat e dritave, fshirëse xhami, boria, treguesit e drejtimit etj.)

35.01 Mekanizmat e kontrollit që veprojnë pa ndikimin negativ në timon dhe manovrim;

35.02 Mekanizmat e kontrollit që veprojnë pa lëshuar timonin dhe aksesoret (dorezë, pirun etj.);

35.03 Mekanizmat e kontrollit që veprojnë pa timonin dhe aksesoret (dorezë, pirun etj.) me dorën e majtë;

35.04 Mekanizmat e kontrollit që veprojnë pa timonin dhe aksesoret (dorezë, pirun etj.) me dorën e djathtë;

35.05 Mekanizmat e kontrollit që veprojnë pa lëshuar timonin dhe aksesoret (dorezë, pirun etj.) dhe kombinimi i përshpejtimit dhe mekanizmit të frenimit.

40. Timon i përshtatur

40.01 Timon ndihmës standard;

40.02 Timon ndihmës i përforcuar;

40.03 Timon me sistem rezervë;

40.04 Boshti i timonit i zgjatur;

40.05 Timon i përshtatur (zona e timonit më e madhe dhe/ose më e trashë, timon me diametër të zvogëluar etj.);

40.06 Timon i pjerrët;

40.07 Timon vertikal;

40.08 Timon horizontal;

40.09 Drejtim me këmbë;

40.10 Timon alternativ i përshtatur (levë etj.);

40.11 Dorezë mbi timon;

40.12 Ortozë dore mbi timon;

40.13 Ortozë dore dhe kyç.

42. Pasqyra me pamje nga prapa të përshtatura

42.01 Pasqyrë e jashtme, me pamje nga prapa, në anën e djathtë apo të majtë;

42.02 Pasqyrë e jashtme, me pamje nga prapa, e vendosur me krah;

42.03 Pasqyrë e brendshme shtesë, me pamje nga prapa, që lejon pamjen e trafikut;

42.04 Pasqyrë e brendshme panoramike, me pamje nga prapa;

42.05 Pasqyrë për vendet e padukshme, me pamje nga prapa;

42.06 Pasqyra të jashtme elektrike, me pamje nga prapa;

43. Ndenjësja e drejtuesit e përshtatur

43.01 Ndenjësja e drejtuesit në një lartësi me pamje të mirë dhe në distancë normale nga timoni dhe pedali;

43.02 Ndenjësja e drejtuesit e përshtatur sipas formës së trupit;

43.03 Ndenjësja e drejtuesit me mbështetje anësore për qëndrueshmëri të mirë në qëndrimin ulur;

43.04 Ndenjësja e drejtuesit me krahë;

43.05 Zgjatja e ndenjësës së drejtuesit me rrëshqitje;

43.06 Rripi i sigurimit i përshtatur;

43.07 Rrip sigurimi i tipit parzmore.

Përshtatje të motorëve (përdorimi i nënkodeve i detyrueshëm)

01 Frena të vetme;

02 Frena dore (të përshtatura) (në rrotën e parë);

03 Frena këmbë (të përshtatura) (në rrotën e prapme);

04 Doreza e pedalit të përshpejtimit (e përshtatur);

05 Kutia e shpejtësisë manuale dhe friksion manual (të përshtatura);

06 Pasqyra me pamje nga prapa (të përshtatura);

07 Komanda (treguesit e drejtimit, dritat e frenimit, ...) (të përshtatura);

44.08 Lartësia e ndenjësës që lejon drejtuesin në pozicionin ulur t'i ketë të dyja këmbët në tokë në të njëjtën kohë.

45. Motorë me kosh

E kufizuar në një numër të veçantë mjeti/shasie (numri i identifikimit i mjetit, NIM)

E kufizuar në një targë të veçantë mjeti/mjet (numri i regjistrimit të mjetit, NRRM)

Çështjet administrative

Shkëmbimi i lejes nr... lëshuar nga ... (shenja dalluese BE/OKB në rast të një vendi të tretë; p.sh., 70.0123456789.NL).

Përsëritja e lejes nr... (shenja dalluese BE/OKB në rast të një vendi të tretë; p.sh., 71.987654321.HR).

E kufizuar në mjetet e kategorisë A, që kanë një kapacitet maksimal prej 125 cc dhe fuqi maksimale prej 11 KV (A1).

E kufizuar në mjetet e kategorisë B, të tipit motomjete me 3 rrota simetrike apo mjete me katër rrota (B1).

E kufizuar në mjetet e kategorisë C, masa maksimale e autorizuar e të cilave nuk i kalon 7 500 kg (C1).

E kufizuar në mjetet e kategorisë D, me jo më shumë se 16 vende, duke përjashtuar vendin e drejtuesit (D1).

E kufizuar në mjetet e kategorisë C, masa maksimale e autorizuar e të cilave nuk i kalon 7 500 kg (C1), shoqëruar me një rimorkio, masa maksimale e autorizuar e së cilës i kalon 750 kg, duke u siguruar që masa maksimale e autorizuar e mjetit të formuar në këtë mënyrë nuk i kalon 12 000 kg

dhe që masa maksimale e autorizuar e rimorkios nuk e kalon masën e pangarkuar të mjetit tërheqës (C1E).

E kufizuar në mjetet e kategorisë D, me jo më shumë se 16 vende pasagjerësh, duke përjashtuar vendin e drejtuesit (D1), shoqëruar me një rimorkio, masa maksimale e autorizuar e së cilës i kalon 750 kg, duke u siguruar që:

masa maksimale e autorizuar e mjetit të formuar në këtë mënyrë nuk i kalon 12 000 kg dhe masa maksimale e autorizuar e rimorkios nuk e kalon masën e pangarkuar të mjetit tërheqës;

rimorkioja nuk përdoret për të transportuar pasagjerë (D1E).

E kufizuar për mjete me kuti shpejtësie automatike.

(...) E kufizuar për mjete që janë në përputhje me specifikimet e treguara në kllapa, në përmbajtjen e zbatimit të nenit 10/1), të direktivës 91/439/EEC.

90.01 në të majtë.

90.02 në të djathtë.

90.03 e majta.

90.04 e djathta.

90.05 dorë.

90.06 këmbë.

90.07 e përdorshme.

Drejtuesi që zotëron CAP, në përputhje me detyrimin e aftësisë profesionale, të parashikuar nga direktiva 2003/59/EC deri... ëp.sh., 95.01.01.2012].

Drejtuesi që ka përfunduar trajnimin apo që ka kaluar një test të aftësive dhe sjelljes për disa kombinime mjetesh.

Kodet 100 e sipër: kode kombëtare, janë të vlefshme vetëm për drejtimin e mjetit në territorin e Shqipërisë.

Kur kodi aplikohet për të gjitha kategoritë, për të cilat është lëshuar leja, atëherë ai mund të printohet poshtë kreve 9, 10 e 11, sipas modelit të lejes së drejtimit.

Në kuptim të njohjes së ndërsjellë të lejeve të drejtimit, barkodet duhet të përmbajnë ato informacione që mund të lexohen në lejen e drejtimit ose ato që janë kryesore në lëshimin e lejes së drejtimit."

2.Për të shmangur rreziqet e falsifikimit të lejes së drejtimit, pas venies në krye të fotografise të personit që i takon, ajo pajiset me elemente sigurie. Në pjesët që duhen të mbrohen vendoset një leter transparente, prej materiali plastik.

3.Karakteristikat e materialit, që përdoret për lejen e drejtimit, karakteristikat e letres mbrojtëse kundër falsifikimit, menyra e plotesimit të dokumentit, e vendosjes së letres mbrojtëse mbi lejen e drejtimit, pjesët e lejes së drejtimit që duhet të mbrohen dhe hollesi të tjera, të nevojshme janë përcaktuar në udhëzimin e ministrit të Transportit.

Neni 293.

Regjistrimi i grupit të gjakut (Neni 115 i Kodit Rrugor)

(shfuqizuar)

1. Përshkrimi i plote i grupit të gjakut të titullarit, ashtu si është përshkruar në nenin 115, pika 3, të Kodit Rrugor, është shënuar në lejen e drejtimit, në hapësirën e përshtatshme për të, ashtu si është treguar në faqen 2, modeli IV.2.
2. Të dhënat e grupit të gjakut, që duhet të përmbajë leja e drejtimit, janë shënuar në një skedë, e cila i bashkëngjitet, sipas certifikatës mjekësore përkatëse, që përmban kërkesat psiko- fizike të përshkruara më lart.
3. Menyrat e përcaktimit të grupit të gjakut, që është në përgjegjësi të laboratoreve për kates, janë caktuar në udhëzimin e ministrit të Shëndetësisë, dhe bëhen në bazë të nenit 227 të Kodit Rrugor. Ky udhëzim mund të ndryshojë në përputhje me përparimet shkencore në fushën e hematologjisë.
4. Titullari, kur merr lejen e drejtimit, është i detyruar të verifikojë, skedën origjinale që atij i përket, saktësinë e treguesve të grupit të gjakut dhe të kërkojë zyres përkatëse korrigjimin e saj, në rast se vëren gabime.

Neni 294

Tipi i certifikatave të aftësisë profesionale (Neni 115/1 i Kodit Rrugor)

“Certifikata e aftësisë profesionale, lëshimi dhe modeli i saj, e përmendur në pikat 7 e 8, të nenit 115/1, lëshohet sipas udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin. Gjithashtu, në të jepen edhe karakteristikat e certifikatës së aftësisë profesionale.

Neni 294/1

Lejedrejtimi i marrë për mjet me kuti shpejtësie automatike

Lejedrejtimi i marrë nëpërmjet provës praktike, me mjet me kuti shpejtësie automatike, i përmendur në pikën 2, të nenit 115/1, të Kodit Rrugor, lejon vetëm drejtimin e mjeteve të pajisura me kuti shpejtësie automatike.

Me mjet të pajisur me kuti shpejtësie automatike kuptohet një mjet në të cilin mungon pedali i friksionit ose leva manuale e friksionit.

Në lejedrejtimet e lëshuara në këto kushte, në fushën 12, të lejedrejtimit, përbri kategorisë, shënohet kodi 78, sipas kodeve të harmonizuara të BE-së.”.

Neni 295.

***Kërkesat për nxjerrjen e certifikates se aftesimit profesionale
(Neni 115 i Kodit Rrugor)***

(shfuqizuar)

1. Për nxjerrjen e certifikates se aftesimit profesional për drejtimin e trolejbuseve është e nevojshme të kesh lejedrejtimi të mjetit të kategorise D.

2. Nxjerrja e certifikates kryhet nese plotesohen kërkesat, fizike dhe psikike, që kerkohen, si dhe nese leja e drejtimit të kategorise D është e vlefshme.

Për të fituar certifikaten e aftesimit profesional nevojiten:

- a) të jesh resident ne një bashki ose komune të Republikes se Shqiperise;
- b) të kesh të vlefshme lejen e drejtimit kombetare të kategorise së parashikuar nga pika 1;
- c) t'i paraqisesh një kerkese me shkrim, organit përkatës;
- ç) të marresh provimin përkatës, ose të paraqesesh dokumentin përkatës, të nxjerre nga një shtet i huaj.

3. Kërkesa, për të cilen është folur ne piken 3, shkronja “c”, ka vlere për 6 muaj, dhe të jep të drejten të japesh provimin vetem një here. Ajo nuk është e shtyshme.

Neni 296.

***Programi i provimit, për të fituar certifikaten e aftesimit profesional
(Neni 116 i Kodit Rrugor)***

Përmbajtja e programit të provimit për të fituar certifikaten e aftesimit profesional përcaktohet me udhëzim të veçantë të Ministrisë së Transportit.

Neni 297.

***Menyra e leshimit dhe afatet përkatëse të certifikates se aftesimit profesional
(Neni 116 i Kodit Rrugor Rrugor)***

(shfuqizuar)

1. Çertifikata e aftesimit profesional nxirret ne baze te kërkesave, të treguara ne nenin 295, ka vlere dyvjeçare. Ajo skadon ne daten e shenuar ne çertifikate.

2. Pas afatit te skadences dhe pas pranimit paraprak të kërkesave, fizike e psikike, ashtu si është përshkruar ne nenin 123, pika 4, te Kodit Rrugor, Drejtoria e Përgjithshme e Sherbimeve të Transportit Rrugor pranon të vlefshme çertifikaten e aftesimit profesional edhe për dy vjet të tjere, duke leshuar një kopje të azhurnuar të dokumentit.

3. Për ata që jane mbi 65 vjeç kohezgjatja e afatit mund të jete me e vogel se dy vjet, nga sa ka përcaktuar komisioni mjekesor, për të cilen është folur ne nenin 117, pika 4, te Kodit Rrugor.

Neni 298.

Nxjerrja e certifikates se aftesimit profesional për konvertim të dokumentit të huaj (Neni 116 i Kodit Rrugor)

1. Titullaret e lejes se drejtimit te një shteti tjetër me kerkese, mund të fitojne certifikaten e aftesimit profesional ne rastin e konvertimit te saj me lejen e drejtimit te vendit tone, nese nga leja e drejtimit e huaj, ose nga kjo e pajisur me certifikaten përkatëse të aftesimit profesional, rezulton që jane të afte të drejtojnë mjete të përshtatshem për transport, për të cilat flitet ne nenin 294.

2. Në rastet për të cilat flitet ne piken 1, certifikata e aftesimit profesional, që kerkohet njëkohesisht me konvertimin e lejes se drejtimit, nxirret pas marrjes se lejes së vendit tonë, dhe paraqitjes paraprake të saj.

Neni 299.

Çertifikata e formimit profesional (Neni 116 i Kodit Rrugor)

1. Drejtuesit e mjeteve, që kryejne transporte, kombetare e nderkombetare, të mallrave të rrezikshme, duhet të pajisen, sipas udhezimit të ministrit të Transportit, me një certifikate të formimit profesional.

Neni 300.

Prova për të fituar certifikaten e aftesise për drejtimin e trolejbuseve (Neni 116 i Kodit Rrugor)

1. Kërkesa për t'u pranuar ne prova, për të fituar certifikaten e aftesise për drejtimin e trolejbuseve, që i paraqitet zyres përkatëse te rrethit, duhet të dergohet nepermjet ndermarrjes se interesuar për aftesimin, e shoqeruar me një deklarate te po kesaj ndermarrjeje për fillimin e ushtrimit, me tregues të itinerarit të ndjekur dhe kilometrat e përshkuar, si dhe me deshmine që me ane te se ciles kandidati demonstroi se ka një njohje të plote praktike për drejtimin dhe qarkullimin e trolejbuseve.

2. Provimi ka te beje me një prove teorike dhe me një prove praktike, dhe duhet të mbikqyret nga një funksionar i zyres përkatëse, për të cilën flitet ne piken 1.

3. Në proven teorike kandidati duhet të demonstroje se ka njohuri:

- a) për ligjet dhe rregullat e qarkullimin rrugor, duke iu referuar drejtimit të trolejbuseve;
- b) per normat lidhur me detyrat e drejtuesit të trolejbusit;
- c) per strukturen dhe funksionimin e pjeseve që përbejne trolejbuset;
- ç) për masat e urgjences ne raste prishjeje.

4. Prova praktike ka te beje me një eksperimentim të guides se kryer ne një ose me shume linja të rrjetit të ndermarrjes se interesuar. Kohezgjatja minimale e ushtrimit dhe numri minimal i kilometrave qe duhen përshkuar përcaktohen nga zyra përkatëse.

5. Kandidatet, të gjykuar të afte, klasifikohen sipas vleresimit të notes se marre.

6. Nota duhet të shprehet me dhjete dhe të rezultojë në tri vleresime: njëra për lëndet, për të cilat është folur në shkronjat “a” dhe “b”, të pikes 3, tjetra për lëndën, për të cilën flitet në shkronjat “c” dhe “ç” po të kësaj pike, dhe e fundit për proven praktike.

7. Kandidati për të fituar aftësinë duhet të ketë një note mesatare 7/10 për të tria vleresimet, dhe një note minimale 6/10 për secilën nga lëndet e provës me gojë dhe 7/10 për proven praktike.

8. Kopia e procesverbalit të provimit i dërgohet ndermarrejes, për të cilën është folur në pikën 1.

9. Përsëritjen paraprake të kërkesës dhe të certifikatave, kandidatët që nuk e kanë marrë provimin, mund ta paraqesin në një provë të ardhshme, vetëm pasi të jete përsëritur periudha e ushtrimit dhe të ketë kaluar të paktën një muaj.

Neni 301 .

Nxjerrja e certifikates se aftësisë për drejtimin e trolejbuseve (Neni 116 i Kodit Rrugor)

1. Drejtori i zyrës përkatëse u jep kandidatëve që kanë marrë provimin, një certifikatë të aftësisë për drejtimin e trolejbuseve, sipas modelit të miratuar nga ministri i Transportit. Çertifikata është e vlefshme vetëm nëse shoqërohet me dëshminë e aftësisë për drejtimin e automjeteve të kategorisë D dhe me certifikatën, për të cilën flitet në nenin 116, pikë 8, të Kodit Rrugor. Çertifikatat e aftësisë, të leshuara në bazë të normativave të mëparshme në fuqi e ruajnë vlerën.

KËRKESAT PËR MARRJEN E LEJES SE DREJTIMIT TË

MJETIT (Neni 117 - 119 të Kodit Rrugor Rrugor)

Neni 302.

Kërkesat fizike dhe psikike, për marrjen dhe për përsëritjen e lejes se drejtimit të mjetit (Neni 117 i Kodit Rrugor)

1. Për marrjen dhe për përsëritjen e lejes se drejtimit të mjetit duhet që kerkuesi i saj, pas një ekzaminimi të plotë mjekësor, të rezultojë i paprekur nga sëmundje fizike ose mendore, ose me mjaftueshmeri organike, fizike, anatomike, funksionale ose mendore, në mënyrë që ta lejojë për ta drejtuar të tilla që ta pengojë të drejtojë me siguri ato tipe të përcaktuara mjekëshe, për të cilat është e vlefshme leja e drejtimit, ashtu si është përcaktuar në nenin 303.

1/1. Për qëllimin e zbatimit të normave minimale, që lidhen me aftësitë fizike dhe psikike për drejtimin e automjetit, kandidatët ndahen në dy grupe: Grupi 1 (kategoritë A, A1, A2, AM, B, B1 dhe BE)

Kandidatët duhet t'i nënshtrohen një kontrolli mjekësor nëse, gjatë plotësimit të formaliteteve të kërkuara ose gjatë provave, të cilave duhet t'u nënshtrohen para marrjes së lejedrejtimit,

rezulton të jenë prekur nga një ose më shumë sëmundje, siç përcaktohet në nenin 303.

Grupi 2 (kategoritë C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 dhe D1E).

Kandidatët duhet t'i nënshtrohen një kontrolli mjekësor para dhënies së lejedrejtimit dhe më pas drejtuesit duhet t'u nënshtrohen kontrolleve periodike.

2. Kerkuesi, që u nënshtrohet ekzaminimeve, është i detyruar të paraqesë një certifikatë mjekësore, të lëshuar nga mjeku i familjes, i cili përjashton praninë e sëmundjeve të demshme për të drejtuar mjete me motor si dhe tregon sëmundjet e mëparshme, nëse ka patur. Gjendja shëndetësore e kandidatëve për lejedrejtim kontrollohet me ekzaminime mjekësore. Procedurat e kontrolleve mjekësore përcaktohen me udhëzim të ministrit përgjegjës për shëndetësinë.

3. Mjeket, për të cilët flitet në nenin 117, pika 2, të Kodit Rrugor, në lëshimin e certifikates së aftësisë për drejtimin e mjeteve duhet të kenë parasysh, në mënyrë të veçantë sëmundjet patologjike, për të cilat flitet në nenin 303.

4. Mjeku, kur nga rezultatet e vizitës psikike, për të cilat flitet në nenin 117 të Kodit Rrugor, apo nga kerkimet e tjera klinike a laboratorike, zbulon sëmundje fizike, mendore ose gjymtime anatomike a funksionale, për të cilat është folur në nenet 303, 304, 305, 306, mund ta lëshojë certifikatën e aftësisë kur është i bindur, bindje të cilën e deklaron me shkrim (në përgjegjësinë e vet profesionale), se këto sëmundje apo gjymtime nuk cenojnë siguri në drejtimin e mjeteve, për të cilat lëshohet kjo dëshmi aftësie.

5. Në raste dyshimi, gjykimi i aftësisë i kalohet në përgjegjësi komisionit mjekësor vendor për të cilin flitet në nenin 117, pika 4, të Kodit Rrugor, që tregon edhe afatin e fundit brenda të cilit do të kryhet kontrolli tjetër. Pikerisht nga ky kontroll varet lëshimi ose përsëritja e lejes së drejtimit të mjetit.

6. Mjeku, për të cilin është folur në nenin 117, pika 2, të Kodit Rrugor, kryen vizitën mjekësore në mjediset e degës përkatëse të DRShTRr-se, mjedis i cili duhet pajisur në mënyrë të përshtatshme.

Komisioni do të funksionojë sipas një programi të hartuar në bashkëpunim me drejtuesin e sektoreve përkatës të DRShTRr-se. (Shuqizuar)

Neni 303.

Sëmundjet e invaliditetit (Neni 117 i Kodit Rrugor)

1. Sëmundjet që renditen në shtojcën I të këtij kapitulli, me specifikat përkatëse, përjashtojnë mundësinë e lëshimit të certifikates së aftësisë për të drejtuar mjetet.

Neni 304

1. Leja e drejtimit të mjetit nuk u jepet ose u rinovohet kandidatëve ose drejtuesve, të cilët janë prekur nga sëmundje ose anomali të sistemit lokomotor, që i bëjnë të rrezikshëm për drejtimin e një mjeti me motor.

2. Leja e drejtimit të mjetit u jepet, me kushte kufizuese, kandidatëve ose drejtuesve të grupit 1, me aftësi të kufizuara, me aprovimin e komisionit mjekësor. Vendimi do të bazohet mbi një vlerësim mjekësor të specialistit të sëmundjes dhe të anomalisë, me shkrim, dhe pas një prove praktike, i plotësuar me tregimin e tipit të përshtatjes me të cilën duhet të pajiset mjeti, por dhe nevojën ose jo të përdorimit të aparatit ortopedik, gjithnjë nëse nga prova e kontrollit të aftësive dhe

të sjelljes rezulton se, me këto mjete, drejtimi i tij nuk është i rrezikshëm.

3. Leja e drejtimit u jepet ose u rinovohet kandidatëve të grupit 1, të prekur nga sëmundje përparuese të aparatit lokomotor, me kushtin që i interesuari t'i nënshtrohet një kontrolli mjekësor periodik, në një periudhë jo më të gjatë se dy vjet, për t'u siguruar se është gjithnjë i aftë të drejtojë mjetin me siguri të plotë.

4. Për grupin 2, të kandidatëve apo të drejtuesve të mjeteve, sipas nenit 302, autoriteti mjekësor kompetent duhet t'u japë rëndësinë e duhur rreziqeve të tjera shtesë, në lidhje me drejtimin e mjetit për këtë grup”.

Neni 305

1.Kandidati për leje drejtimi të mjetit duhet t'u nënshtrohet kontrolleve përkatëse, për t'u siguruar për përputhshmërinë e mprehtësisë së shikimit në drejtimin e mjetit me motor, fushën pamore, qartësinë e vështirimit dhe evidentimin e sëmundjeve progresive të syve. Lentet intraokulare nuk duhet të konsiderohen si lente korrektive.

2.Mprehtësia e shikimit të dyanshëm të kandidatit të grupit 1, në momentin e marrjes ose rinovimit të lejes së drejtimit me lente korrektive, nëse është e nevojshme, nuk duhet të jetë më pak se 0,5, duke përdorur të dy sytë njëherazi. Leja për drejtimin e mjetit nuk duhet të jepet dhe as të rinovohet nëse, nga kontrolli mjekësor, rezulton se fusha e shikimit është më e vogël se 1200 në planin horizontal, përveç rasteve të jashtëzakonshme, të justifikuara qartësisht nga mjeku specialist dhe prova pozitive e praktikës. Nëse konstatohet një sëmundje progresive e syve, leja e drejtimit mund të lëshohet ose rinovohet vetëm nga komisioni mjekësor, me kusht që të shoqërohet nga kontrolle mjekësore periodike.

3.Kandidati për marrjen ose rinovimin e lejes së drejtimit, që ka një humbje funksionale, të përgjithshme, të pamjes në njërin sy ose që përdor vetëm një sy, si në rastin e diplopiës, duhet të ketë një mprehtësi shikimi prej, të paktën, 0,6, nëse nevojitet edhe me korrektime optik,

me kusht që komisioni mjekësor të vërtetojë se ky kusht viziv monokular është i instaluar prej një periudhe kohe mjaft të gjatë, aq sa kandidati është përshtatur dhe mprehtësia e shikimit nga ky sy është normal.

4.Kandidatët e grupit 2, në momentin e marrjes dhe rinovimit të lejes së drejtimit duhet të zotërojnë një mprehtësi të pamjes së të dy syve, nëse duhet me korrektime optik, prej të paktën 0,8 për syrin më të shëndoshë dhe 0,5 për syrin më pak të shëndoshë. Nëse vlerat prej 0,8 dhe 0,5 janë arritur me korrektime optik, mprehtësia e pakorrigjueshme e çdo syri duhet të jetë e barabartë me 0,05 ose korrektimi i mprehtësisë minimale (0,8 dhe 0,5) duhet të arrihet me lente, fuqia e të cilave nuk duhet të kalojë, pak a shumë, 8 dioptri apo me ndihmën e lenteve kontakt (vështirim jo i korrigjues = 0,05). Korrektimi duhet të jetë shumë tolerant.

5.Leja e drejtimit të mjetit nuk lëshohet ose rinovohet nëse kandidati ose drejtuesi i grupeve 1 e 2, edhe pas korrektimit, nuk ka një fushë shikimi normale të të dy syve apo nëse është prekur nga diplopia.

6.Në rastin kur reduktimi i pamjes ose i parametrave të tjerë të syve varet nga një sëmundje e aparatit pamor, certifikata duhet të lëshohet nga komisioni mjekësor, i cili përcakton mundësinë që vlera e dëshmisë të jetë e reduktuar për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

Në vlerësimin e komisionit mjekësor duhet të jepen, sipas rastit, edhe këto kufizime:

a) I kufizuar në udhëtime ditore (p.sh., një orë pas lindjes së diellit dhe një orë para perëndimit të diellit);

b. Drejtimi i mjetit pa pasagjerë;

c. I kufizuar në udhëtime me një shpejtësi jo më të madhe se ... km/orë;

ç) Nuk i lejohet drejtimi i mjetit rrugor në autostradë dhe rrugë interurbane kryesore;

d) Modifikime të pasqyrave të mjetit rrugor ose drejtim i tij pa rimorkio.

Neni 306

Leja e drejtimit të mjetit i jepet ose i rinovohet kandidatit ose drejtuesit të grupeve 1 e 2 me aprovimin e autoritetit mjekësor kompetent, i cili duhet të shprehet me shkrim për defektet e dëgjimit, nëpërmjet treguesit të humbjes së kombinuar.

Neni 307.

Koha e reagimit (Neni 117 i Kodit Rrugor)

1. Për të marre ose përseritur lejen për drejtimin e automjeteve të kategorive të **grupeve 1 dhe 2** është e nevojshme të reagosh me shpejtesi të mjaftueshme dhe ne menyre të drejte, ndaj ngacmimeve të thjeshta të drites dhe atyre zanore, për të bere të mundur klasifikimin ne secilen prove.

Neni 308

Komisionet mjekësore (neni 117 i Kodit Rrugor)

1. Kryetari i komisionit mjekësor, sipas pikës 6, të nenit 117, të Kodit Rrugor, caktohet nga drejtuesi i subjektit shëndetësor.
2. Komisioni përbëhet nga 4 (katër) anëtarë të përhershëm:
 - a) mjek i përgjithshëm;
 - b)okulist;
 - c)mjek ortoped ose kirurg
 - ç) neurolog.
3. Kur kontrollit të komisionit i nënshtrohen kandidatë për drejtues mjeti sipas shkronjës “a”, të pikës 6, të nenit 117, të Kodit Rrugor, në komision duhet të marrë pjesë edhe një inxhinier mekanik, specialist i Drejtorisë Rajonale të Shërbimeve të Transportit Rrugor. Me kërkesë të të interesuarit, në komision mund të jetë edhe një mjek i caktuar prej tij.
4. Komisioni mund të përfitojë asistencë nga këshilltarë të veçantë ose nga institute mjekësore të specializuara të strukturave publike.
5. Komisioni vepron në një mjedis pranë subjektit shëndetësor. Dokumentacioni i mbledhjeve dhe dokumentacionet e tjera shëndetësore arkivohen nga subjekti shëndetësor.
6. Certifikata duhet të plotësohet në secilën pjesë që ka lidhje me kërkesat e parashkruara për drejtimin e mjeteve, për të cilën dëshmia është e përshtatshme dhe, nëse është e nevojshme, mund të plotësohet me fletë shtesë.
7. Gjykimet e komisioneve mjekësore janë formuluar sipas mendimit të shumicës së anëtarëve të komisionit. Në rastin e votave të barabarta vlen gjykimi i kryetarit.
8. Brenda muajit shkurt, të çdo viti, drejtuesi i subjektit shëndetësor i dërgon Ministrisë së Transportit dhe asaj të Shëndetësisë një relacion të detajuar mbi funksionimin e subjektit shëndetësor, për vitin paraardhës, duke treguar numrin dhe tipin e vizitave mjekësore të kryera në seancat e ndryshme.
9. Karakteristikat e mjeteve që mund të drejtohen me lejedrejtimi të posaçme, me kodet përkatëse, përcaktohen në nenin 292.

Neni 309.

Certifikatat mjekesore (Neni 117 i Kodit Rrugor)

1. Çertifikatat mjekesore duhet të jene ne perputhje me modelet qe i bashkelidhen kesaj rregulloreje,dhe plotesohen:

- a) ajo, për të cilën flitet ne modelin IV. 4 (certifikate anamneze), nga mjeku;
- b) ajo, për të cilën flitet ne modelin IV.5, nga mjeket e treguar nga neni 117, pika 2, te Kodit Rrugor;
- c) ajo, sipas modelit **modeli IV.5**, nga komisionet mjekesore vendore.

2. Çertifikatat duhet të plotesohen ne secilen pjese që kane të bejne me kërkesat e përshkruara për drejtimin e mjeteve, ose të tipeve të mjeteve, të kategorise se lejes të drejtimit të kerkuar, dhe nese është e nevojshme, mund të plotesohen me flete shtese.

Neni 310.

Përgjegjësite e organeve përkatëse ne provat e aftesise për lejet e drejtimit (Neni 119 i Kodit Rrugor)

1. Provat e aftesise, për të cilat flitet ne nenin 115, 116, 119 të Kodit Rrugor, kryhen në bazë të kriterëve të përcaktuara nga DPShTRR-ja.

Neni 311

Kërkesat dhe procedurat për marrjen e lejedrejtimit të mjetit (nenet 119-120 të Kodit Rrugor)

1. Për marrjen e lejedrejtimit, personi i interesuar duhet:

- a) të dorëzojë dokumentet e nevojshme në një autoshkollë të licencuar për kategorinë e lejedrejtimit të kërkuar;
- b) të regjistrohet, nga sektori përkatës i DRSHTRR-së, nën juridiksionin e së cilës ndodhet autoshkolla, dhe të pajiset me leje për vazhdimin e kursit teorik të përgatitjes për kategorinë e kërkuar;
- c) të marrë njohuritë teorike pranë autoshkollës, për kategorinë e kërkuar, sipas programit mësimor të miratuar nga ministri që mbulon veprimtarinë përkatëse;
- ç) të fitojë provën e kontrollit të njohurive teorike me rezultat pozitiv, pranë sektorit përkatës të DRSHTRR-së;
- d) të pajiset me autorizim, për vazhdimin e kursit të ushtrimit të drejtimit të mjetit, për kategorinë e kërkuar, nga sektori përkatës i DRSHTRR-së, nën juridiksionin e së cilës ndodhet autoshkolla;
- dh) të kryejë programin e ushtrimit të drejtimit të mjetit pranë autoshkollës, për kategorinë e kërkuar, sipas programit mësimor, të miratuar nga ministri që mbulon veprimtarinë përkatëse;
- e) të fitojë provën e verifikimit të aftësive drejtuese e të sjelljes me rezultat pozitiv, pranë sektorit përkatës të DRSHTRR-së.

Për rastet kur parashikohet marrja e lejedrejtimit pa dhënë provën e njohurive teorike, personi i interesuar duhet të plotësojë kushtet sipas shkronjave “a”, “dh” e “e”, të pikës 1.

Kur kandidati aplikon për një kategori më të lartë se kategoria që ka, ai nuk testohet për njohuritë e dhëna në provimet për kategoritë e marra më parë.

2. Dokumentet që duhen për t'u regjistruar në autoshkollë, janë:

- a) dokument identifikimi (kartë identiteti dhe, për shtetasit e huaj, pasaportë dhe leje qëndrimi të vlefshme);
- b) 2 dy fotografi me ngjyra, me përmasat 4 x 5 cm;
- c) certifikatë mjekësore e kandidatit, që vërteton aftësinë shëndetësore për të drejtuar mjetin rrugor, të kategorisë përkatëse, të lëshuar jo më përpara se gjashtë muaj nga data e paraqitjes së kërkesës për t'u regjistruar në autoshkollë;
- ç) lejedrejtimi të mëparshme mjeti (në qoftë se ka).

Me dorëzimin e dokumenteve, përpara se të bëhet regjistrimi në autoshkollë, ndërmjet palëve lidhet një kontratë, ku përcaktohen të drejtat dhe detyrat e secilës palë. Kontrata është pjesë e dokumentacionit që ruhet në autoshkollë.

Pas dorëzimit, nga përfaqësuesi i autoshkolles, të dokumenteve të përmendura në pikën 2, të këtij

neni, dhe pas pagesës së tarifave përkatëse, të miratuara nga ministri përgjegjës për transportet, bëhet regjistrimi në sektorin përkatës të DRSHTRR-së. Pas kësaj, DRSHTRR-ja lëshon lejen për provën e kontrollit të njohurive teorike, me një aftat vlefshmërie prej 6 muajsh.

Për provën e kontrollit të njohurive teorike, pranë komisionit përkatës të marrjes në prova, në DRSHTRR, personi i interesuar duhet të paraqesë:

- a) dokumentin, sipas modelit të miratuar nga DRSHTRR-ja, që vërteton kryerjen e kursit të njohurive teorike;
- b) dokumentin e identifikimit (kartë identiteti dhe, për shtetasit e huaj, pasaportë).

3. Sektori përkatës i DRSHTRR-së merr në provën e kontrollit të njohurive teorike personat e interesuar, kur kanë kryer programin teorik për kategorinë e kërkuar dhe kanë plotësuar afatet kohore, nga data e pajisjes me leje, në sektorin përkatës të DRSHTRR-së, sipas udhëzimit të ministrit që mbulon veprimtarinë përkatëse.

Nëse personi i interesuar fiton provën e kontrollit të njohurive teorike, sektori përkatës i DRSHTRR-së e pajis atë me autorizimin e ushtrimit të drejtimit të mjetit, për kategorinë e kërkuar. Vlefshmëria e provimit teorik të fituar është 6 muaj. Nëse personi i interesuar nuk e fiton provën, ai duhet të vazhdojë përgatitjen teorike dhe mund të rifutet në provë jo më parë se 5 (pesë) ditë nga data e provës së pafituar.

Autorizimi për ushtrimin e drejtimit të mjetit lëshohet jo më vonë se 6 (gjashtë) muaj nga data e fitimit të provës së teorisë.

Në rastet kur humbet vlefshmëria e testimit teorik të fituar, kandidati rifutet në provën e kontrollit të njohurive teorike pa e përsëritur kursin e teorisë, kundrejt pagesave përkatëse.

Pajisja me autorizim për vazhdimin e kursit të drejtimit të mjetit, pas fitimit të provës së teorisë, bëhet nga DRSHTRR-ja.

Për provën e verifikimit të aftësive drejtuese dhe sjelljes, pranë komisionit përkatës të marrjes në prova, në DRSHTRR, personi i interesuar duhet të paraqesë:

- a) dokumentin, sipas modelit të miratuar nga DRSHTRR-ja, që vërteton kryerjen e kursit të njohurive teorike;
- b) dokumentin e identifikimit (kartë identiteti dhe, për shtetasit e huaj, pasaportë).

4. Sektori përkatës i DRSHTRR-së merr në provën e kontrollit të njohurive teorike personat e interesuar, kur kanë kryer programin teorik për kategorinë e kërkuar dhe kanë plotësuar afatet kohore, nga data e pajisjes me leje, në sektorin përkatës të DRSHTRR-së, sipas udhëzimit të ministrit që mbulon veprimtarinë përkatëse.

Nëse personi i interesuar fiton provën e kontrollit të njohurive teorike, sektori përkatës i DRSHTRR-së e pajis atë me autorizimin e ushtrimit të drejtimit të mjetit, për kategorinë e kërkuar. Vlefshmëria e provimit teorik të fituar është 6 muaj. Nëse personi i interesuar nuk e

fiton provën, ai duhet të vazhdojë përgatitjen teorike dhe mund të rifutet në provë jo më parë se 5 (pesë) ditë nga dita e provës së pafitur.

Autorizimi për ushtrimin e drejtimit të mjetit lëshohet jo më vonë se 6 (gjashtë) muaj nga data e fitimit të provës së teorisë.

Në rastet kur humbet vlefshmëria e testimit teorik të fituar, kandidati rifutet në provën e kontrollit të njohurive teorike pa e përsëritur kursin e teorisë, kundrejt pagesave përkatëse.

Pajisja me autorizim për vazhdimin e kursit të drejtimit të mjetit, pas fitimit të provës së teorisë, bëhet nga DRSHTRR-ja.

Për provën e verifikimit të aftësive drejtuese dhe sjelljes, pranë komisionit përkatës të marrjes në prova, në DRSHTRR, personi i interesuar duhet të paraqesë:

- a) dokumentin, sipas modelit të miratuar nga DRSHTRR-ja, që vërteton kryerjen e kursit të ushtrimit të drejtimit të mjetit;
- b) dokumentin e identifikimit (kartë identiteti dhe, për shtetasit e huaj, pasaportë).

5. Sektori përkatës i DRSHTRR-së merr në provën e verifikimit të aftësive drejtuese dhe të sjelljes personat e interesuar, kur kanë kryer programin e ushtrimit të drejtimit të mjetit, për kategorinë e kërkuar, dhe kanë plotësuar afatet kohore, nga data e marrjes së autorizimit, në sektorin përkatës të DRSHTRR-së, sipas udhëzimit të ministrit që mbulon veprimtarinë përkatëse.

Nëse personi i interesuar fiton provën e verifikimit të aftësive drejtuese dhe të sjelljes dhe dokumentacioni është i plotë, sektori përkatës i DRSHTRR-së e pajis atë me lejedrejtimi, për kategorinë e kërkuar.

Nëse personi i interesuar nuk e fiton provën, ai duhet të vazhdojë përgatitjen e aftësive drejtuese dhe të sjelljes dhe mund të rifutet në provë jo më parë se 5 (pesë) ditë, nga dita e provës së pafitur.

6. Në përfundim të provave, për çdo person të interesuar që fiton lejedrejtimin plotësohet dosja përkatëse. Dosja, me të gjitha dokumentet, ruhet në arkivin e sektorit përkatës të DRSHTRR-së.

7. Pajisja me lejedrejtimi e personit që shpallet fitues në provën e verifikimit të aftësive drejtuese dhe të sjelljes bëhet pas pagesës së tarifës së shërbimit për lejedrejtimin, të miratuar nga ministri përgjegjës për transportet, si dhe tarifës së pajisjes me lejedrejtimi, sipas legjislacionit në fuqi për taksat kombëtare.

8. Personi i interesuar për lejedrejtimi të kategorisë AM (përfshirë mjetet me tri dhe katër rrota, të kësaj kategorie), duhet të kalojë vetëm provën e njohurive teorike. DRSHTRR-ja përgatit dhe administron procedurat e regjistrimit dhe dhënies së provës së njohurive teorike për kategorinë AM.

9. Kategoritë e lejeve të drejtimit që përftohen vetëm me provën e njohurive të aftësive drejtuese dhe të sjelljes caktohen me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin. Përgatitja e të interesuarit për aftësimin e drejtimit dhe të sjelljes bëhet në autoshollë. DRSHTRR-ja përgatit dhe administron procedurat e regjistrimit dhe dhënies së kësaj prove.

10. Administrimi i provës së njohurive teorike dhe provës së verifikimit të aftësive drejtuese dhe të sjelljes bëhet sipas rregullave të përcaktuara nga ministri përgjegjës për transportet.

11. Komisioni i marrjes në provë për kontrollin e njohurive teorike duhet të ketë dy anëtarë,
inxhinierë mekanike.

Komisioni zbaton parimin e paanësisë gjatë zhvillimit të provës dhe kontrollit të njohurive.

12. Komisioni i marrjes në provë për verifikimin e aftësive drejtuese dhe të sjelljes duhet të ketë dy anëtarë, inxhinierë mekanikë. Ky komision merr në provë personin e interesuar, në prani të instruktorit të tij të praktikës. Caktimi i kontrollorëve bëhet sipas kriterëve të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin.

13. Komisioni i marrjes në provë për kontrollin e njohurive teorike dhe komisioni i marrjes në provë për verifikimin e aftësive drejtuese dhe të sjelljes kanë për detyrë, respektivisht, të vlerësojnë njohuritë teorike dhe të kontrollojnë njohuritë praktike dhe të sjelljes së personit të interesuar, në drejtim të:

- njohjes së rreziqeve të trafikut dhe të vlerësimit të seriozitetit të tyre;
- zotërimit të mjaftueshëm të mjetit të tyre, për të mos krijuar situata të rrezikshme dhe të reagimit siç duhet, nëse ndodhin situata të tilla;
- bindjes ndaj rregullave të trafikut rrugor dhe, në veçanti, të atyre që kanë si qëllim të parandalojnë aksidentet rrugore dhe të mbajnë rrjedhjen e trafikut;
- zbulimit të ndonjë gabimi teknik të rëndësishëm në mjetet e tyre, në veçanti, ato që përbëjnë një rrezik sigurie dhe ndreqjen e tyre në mënyrën e duhur, bazuar në programet e marrjes së njohurive;
- marrjes parasysh të të gjithë faktorëve që ndikojnë sjelljen e drejtimit të mjetit (p.sh.: alkooli, lodhja, shikimi i dobët etj.), në mënyrë që të ruhet përdorimi i plotë i aftësive që nevojiten për të drejtuar mjetin në mënyrë të sigurt;
- ndihmesës në krijimin e sigurisë për të gjithë përdoruesit e rrugëve e, në veçanti, të më të dobëtëve dhe më të ekspozuarve, duke treguar respektin e duhur për të tjerët.

Programet e marrjes së njohurive, sipas kategorive të lejeve të drejtimit, përcaktohen me udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin. Testet e bazuara në programet e sipërpërmendura përgatiten nga DPSHTRR-ja, në bashkëpunim me grupet e interesit. Përmbajtja e testeve ndryshohet në vazhdimësi. DPSHTRR-ja duhet të njoftojë autoshkollat 30 ditë përpara se të zbatojë testet e reja për provën e kontrollit të njohurive teorike të personave të interesuar.

2 - AUTOSHKOLLA

(Nenet 121-123 të Kodit Rrugor Rrugor)

Neni 312.

Shenjat dalluese për ushtrimin e guides (Neni 120 i Kodit Rrugor)

1. Për automjetet, sic parashikohet në nenin 120, pika 4, të Kodit Rrugor, shenja dalluese duhet të jetë një panel katerkëndor, me kende të rrumbullakosura, që përmban shkrimin AUTOSHKOLLA, në ngjyrë të zeze mbi sfond të bardhë, praparefleksues, i cili vendoset mbi kabine për autoveturat dhe para dhe prapa për motorat, kamionet dhe autobuset. Shenja duhet të jetë e lexueshme, ditën dhe natën, nga të dyja anet. Përmasat e shenjes dalluese dhe ato të shkrimit përcaktohen sipas rasteve për të cilat nevojiten, (figurat, IV 1, IV 2).

Neni 312/1

Leje drejtimi me pikë (neni 120/1 i Kodit Rrugor)

1. Sasia e pikëve që i zbriten çdo mbajtësi lejedrejtimi mjeti, për rastet e shkeljes së normave të sjelljes, është sipas lidhjes nr. 1, "Tabela e pikëve për shkeljet e normave të sjelljes", që i bashkëlidhet këtij vendimi dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Mbajtësi i lejedrejtitimit që ka humbur totalin e pikëve dhe mbajtësi i lejedrejtitimit, i cili, pas njoftimit të shkeljes së parë, që përfshin një humbje prej, të paktën,

pesë pikësh, kryen edhe dy shkelje të tjera, brenda dymbëdhjetë muajve nga data e shkeljes së parë, që kanë të bëjnë me shkurtim prej, të paktën, pesë pikësh secila, duhet t'i nënshtrohet provimit të kualifikimit teorik në Drejtorinë Rajonale të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

3. Në rastet e përmendura në pikën 2, të këtij neni, mbajtësit i tërhiqet lejedrejtimi nga organet e Policisë Rrugore dhe, së bashku me vendimin për heqjen e pikëve, i dërgohen Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

Rifitimi i pikëve, me anë të provimit të kualifikimit teorik, është i vlefshëm pas përfundimit të kohës së pezullimit të lejedrejtimit.

3/1. Përgjatë kohës kur kandidati përgatitet pranë një autoshkollë për t'u pajisur me një lejedrejtimi tjetër, nga ajo që ka, pasi ka humbur totalin e pikëve ose i është hequr lejedrejtimi ekzistues, procesi i përgatitjes dhe i testimit përfundohen pa ndërprerje.

Kandidati pajiset me lejedrejtimi të re vetëm pasi të ketë përfunduar afati i pezullimit dhe pasi të ketë fituar provimin e kualifikimit teorik për rifitimin e pikëve të humbura.

4. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor përgatit dhe administron procedurat e regjistrimit dhe të dhënies së provimit të kualifikimit teorik.

5. Tarifa e regjistrimit dhe e provimit të kualifikimit teorik miratohen nga ministri përgjegjës për transportin, në bazë të statutit të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

6. Pyetjet e provimit të kualifikimit përzgjidhen nga kapitulli 5, "Normat e sjelljes", të Kodit Rrugor.

7. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor përgatit strukturën dhe pyetjet e provimit të kualifikimit teorik, të cilat i publikon në faqen e saj të internetit, së bashku me përgjigjet respektive.

8. Mbajtësi i lejedrejtimit fiton provimin e kualifikimit kur përgjigjet saktë, jo më pak se, 90 për qind të sasisë së pyetjeve."

9. Të gjithë mbajtësit e lejedrejtimit, të cilëve u është hequr lejedrejtimi pas hyrjes në fuqi të ligjit nr.175/2014, do të trajtohen sipas pikës 4, të nenit 215, të Kodit Rrugor.

Neni 313.

Licensa për autoshkollat (Neni 121 i Kodit Rrugor)

1. Licensa për zhvillimin e veprimtarisë së edukimit rrugor, të instruktimit dhe të formimit të drejtuesve të mjeteve me motor leshohet pas një kontrolli paraprak, i cili verteton plotësimin e kërkesave të përshkruara nga neni 121 të Kodit Rrugor.

2. Përgatitja e drejtuesve të automjeteve bëhet vetëm në autoshkollë, kundrejt pageses. Tarifa e pageses përcaktohet nga subjektet, juridike e fizike, shtetërore dhe private, që organizojnë autoshkollën. Autoshkollat, për përgatitjen e drejtuesve të automjeteve, organizohen nga subjektet juridike ose fizike, shtetërore ose private,

me cikël vjetor ose të vazhdueshëm, pasi të jenë pajisur me parë me license nga organet përkatëse të DRShTRr-se në juridiksionin e të cilit është kërkuar i licenses.

3. Personi juridik, shtetëror ose privat, që kërkon leje për hapjen e autoshtollës duhet të plotësojë këto kushte:

a) Të paraqesë përpara organeve kërkesën me shkrim;

b) Të ketë mbaruar fakultetin e inxhinierisë mekanike dega transport ose inxhinieri mekanike, të jetë i diplomuar para vitit 1974, ose oficer transporti, i diplomuar në Akademinë Ushtarake Tokesore ose të emëroje, për drejtimin e autoshtollës, një person që plotëson kushtet e mesipërme.

c) Duhet të jetë në gjendje të kontrollojë dhe të verifikojë zbatimin e programit, të teorisë dhe të praktikës, në të gjitha etapën e mesimit, që zhvillon autoshtolla.

ç) Dokumentet e pronësisë të subjektit kërkuar, për çdo mjet rrugor, të çdo kategorie lejdrejtimi apo dëshmi dhe certifikate profesionale, për të cilat kërkon licencën”.

d) Të ketë një rregullore të brendshme të funksionimit të autoshtollës;

dh) Të ketë dokumentet përkatëse për punësimin e personave të tretë (kontrata me avokaturë);

e) Deklaratë që tregon se është në rregull me të gjitha detyrimet, fiskale dhe sigurimeve shoqërore, sipas ligjeve në fuqi.

ë) Duhet të ketë këto dokumente:

Librin e regjistrimit të kandidatëve (amza);

Regjistrin e zhvillimit të mesimit të teorisë dhe të praktikës.

f) Të ketë në pronësi ose me qera një klasë për zhvillimin e mesimit të teorisë, me kapacitet jo më pak se 20 vende;

g) Klasa duhet të jetë e pajisur detyrimisht me:

Maket kryqëzimi së bashku me semafore;

Tabela me shenjat rrugore;

Skemat e funksionimit të agregatëve dhe të sistemeve të automjetit;

Një automjet të zberthyer në pjesë të veçanta, sipas kategorisë së lejes së drejtimit që përgatit;

Agregate të plota me funksionim të pavarur .

gj) Të ketë në dispozicion të autoshtollës, në pronësi të saj një motorr dhe një autoveturë, si dhe me qera ose në pronësi një automjet për çdo grup kandidatësh, i cili të plotësojë kushtet për mesimore sipas klasit të dëshmisë së aftësisë që kërkohej, në përputhje me kërkesat dhe udhëzimet e Komunitetit Europian.

h) Të ketë ose të marrë me qera një pistë mesimore (autodrom) pas vitit 2005 sipas keshillave të Komunitetit Europian

4.Komisioni i leshimit të licenses, i caktuar nga dega përkatëse e Drejtorise se Përgjithshme të Sherbimeve të Transportit Rrugor, pasi e gjen me vend kerkesen e subjektit kerkues, leshon licensen përkatëse, për hapjen e autoshkolles. Licensa hartohet ne tri kopje: njëra i jepet personit dhe dy të tjerat qëndrojnë dhe shenohen ne regjistrat përkatës që mbahen nga dega përkatëse e DRShTRr-se.

Komisioni për shqyrtimin e dhenies se licensave për autoshkollat, mbledhet një here ne muaj. Dokumentet e autoshkolles administrohen nga organi përkatës i deges se rrethit të. Për marrjen e lejes të ushtrimit të veprimtarisë të autoshkolles, personi fizik ose juridik, paguan tarifen përkatëse.

5.Kohezgjatja e autoshkollave përcaktohet nga lloji i lejes se drejtimit dhe nga numri i kursanteve, pjesemares ne të, ne mbështetje të udhezimeve të Ministrise se Transportit.

6.Për përgatitjen e plote, teorike dhe praktike, të kandidateve, subjektet juridike, shtetore ose private, që organizojne autoshkollat, duhet të realizojne programet e teorise dhe të praktikës, te hartuara dhe te miratuara nga Ministria e Transportit. Në të gjitha rastet, nuk mund të programohen me shume se 6 ore mesimi teorik dhe 8 ore mesimi praktik ne dite.

7.Në rastet kur përgatitja e kandidatit bëhet në autoshkollë, juridiksioni i aktivitetit të së cilës nuk

është i njëjtë me vendbanimin, dosja e lejes së drejtimit, pas përfundimit të përgatitjes dhe marrjes së testimit, dërgohet në DRShTRR-në ku ka vendbanimin aplikuesi.

Pagesa e transferimit të dosjes bëhet nga kandidati, përpara pajisjes me lejedrejtimi.

8.Autoshkolla paraqet ne dy kopje, ne Degen e DRShTRr-se se rrethit listen e kandidateve që kerkon te provohen nga komisioni i proves. Nje kopje ruhet nga DRShTRr-ja ne arkiv per dy vjet Sipas listave te mesiperme, dega e DRShTRr-se se rethit azhurnon ato me dokumentacionin e saj per çdo kandidat dhe harton listen e marrjes ne prova nga komisioni i proves, jo me vone se 5(pese) dite nga paraqitja e saj nga autoshkolla. Lista baze per marrjen ne prove nga Komisioni eshte lista e perpiluar nga Dega e DRShTRr-së e cila afishohet prane zyrave te saj. Një kopje i jepet autoshkolles dhe nje komisionit te proves. Pas perfundimit te provimit Komisioni harton procesverbalin ne 3(tre) kopje nga te cilat nje ia dergon po deges se DRShTRr-se se rethit, nje autoshkolles dhe nje e mban vete. Formatet e ketij dokumentacioni hartohen nga DRShTRr-ja .

9.Numri maximal i personave qe lejohen te sterviten ne nje cikël me nje mjet dhe nje instruktor, per cdo lloj leje drejtimi, ehste 8 veta. (shfuqizuar).

10.Mjetet rrugore, që përdoren gjatë përgatitjes praktike dhe provave për lejedrejtimi e certifikata të aftësisë profesionale, duhet të plotësojnë kushtet teknike si më poshtë vijon:

a) Për kategorinë A1, motor pa kosh, me cilindratë prej, të paktën, 120 cm³ dhe të aftë për një shpejtësi, të paktën 90 km/orë. Për lejedrejtimi të posaçme të kësaj kategorie, prova bëhet me motor me tri dhe katër rrota dhe që arrin shpejtësinë, të paktën 60 km/orë;

b) Për kategorinë A2, motor pa kosh, me cilindratë, të paktën, 400 cm³ dhe një fuqi, të paktën 25 kW;

c) Për kategorinë A, motor pa kosh, me cilindratë, të paktën 600 cm³ dhe një fuqi, të paktën 40 kW;

ç) Për kategorinë B, automjet me katër rrota, i kategorisë B, i aftë të arrijë shpejtësinë, të paktën, prej km/orë;

d) Për kategorinë BE, kombinim i një automjeti të kategorisë B dhe një rimorkioje,

me masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 1000 kg, me kapacitet shpejtësie prej, të paktën 100 km/orë, që nuk përfshihet në kategorinë B; pjesa e ngarkesës së rimorkios do të përbëhet nga një trup i mbyllur, i cili është, të paktën, aq i gjerë dhe i lartë sa mjeti motorik; trupi i mbyllur mundet, gjithashtu, të jetë pak më i gjerë sesa mjeti motorik, duke u siguruar që pamja nga prapa është e mundur vetëm nga përdorimi i pasqyrave të jashtme, me pamje nga prapa, të mjetit motorik; rimorkioja duhet të jetë me një masë të përgjithshme minimale reale prej 800 kg;

dh)Për kategorinë B1, motomjet me katër rrota (kategoria L7), që arrin, të paktën, 60 km/orë;

e)Për kategorinë C, një mjet i kategorisë C, me një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 12 000 kg, me një gjatësi prej, të paktën, 8 m, me një gjerësi prej, të paktën, 2,40 m dhe një kapacitet shpejtësie prej, të paktën, 80 km/orë, i pajisur me frena kundër bllokimit, i pajisur me një kuti shpejtësie që ka, të paktën, tetë shkallë të lëvizjes përpara, dhe pajisjen e regjistrimit, siç është përcaktuar nga legjislacioni në fuqi; karrocëria duhet të jetë në formën e një trupi të mbyllur, i cili është, të paktën, aq i gjerë dhe i lartë sa kabina; mjeti, gjatë provës, duhet të ketë një masë të përgjithshme minimale reale prej 10 000 kg;

ë)Për kategorinë CE, mjet i artikuluar ose një kombinim i mjetit të provës së kategorisë C dhe një rimorkio me gjatësi, të paktën, 7,5 m; si mjet i artikuluar dhe i kombinuar duhet të ketë një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 20 000 kg, një gjatësi prej, të paktën, 14 m dhe një gjerësi prej, të paktën, 2,40 m dhe duhet të arrijë shpejtësinë prej, të paktën, 80 km/orë, e pajisur me frena kundër bllokimit, e pajisur me një kuti shpejtësie që ka, të paktën, tetë shkallë të lëvizjes përpara dhe me pajisje regjistruese, siç është përcaktuar nga legjislacioni në fuqi; karrocëria duhet të jetë në formën e një trupi të mbyllur, i cili është, të paktën, aq i gjerë dhe i lartë sa kabina; si mjeti me rimorkio, edhe ai i kombinuar, duhet të jenë me një masë të përgjithshme minimale reale prej 15 000 kg;

ë)Për kategorinë C1, një mjet i kategorisë C1, me një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 4 000 kg, me një gjatësi prej, të paktën, 5 m, dhe duhet të arrijë shpejtësinë prej, të paktën, 80 km/orë; i pajisur me frena kundër bllokimit dhe me pajisje regjistruese, siç është përcaktuar nga legjislacioni në fuqi; karrocëria duhet të jetë në formën e një trupi të mbyllur, i cili është, të paktën, aq i gjerë dhe i lartë sa kabina;

f)Për kategorinë C1E, një kombinim i përbërë nga një mjet i kategorisë C1 dhe një rimorkio, me një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 1 250 kg; ky kombinim duhet të jetë, të paktën, 8 m i gjatë, dhe që arrin shpejtësinë prej, të paktën, 80 km/orë; karrocëria duhet të jetë në formën e një trupi të mbyllur, i cili është, të paktën, aq i gjerë dhe i lartë sa kabina; karrocëria mundet, gjithashtu, të jetë pak më e gjerë se kabina, duke u siguruar që pamja nga prapa është e mundur vetëm nga përdorimi i pasqyrave të jashtme, me pamje nga prapa, të mjetit motorik; rimorkioja duhet të jetë me një masë të përgjithshme minimale reale prej 800 kg;

gj) Për kategorinë D, një mjet i kategorisë D, me një gjatësi prej, të paktën, 10 m, një gjerësi prej, të paktën, 2,40 m, dhe që arrin një shpejtësi prej, të paktën, 80 km/orë; i pajisur me frena kundër bllokimit dhe me pajisje regjistruese, siç është përcaktuar në legjislacionin në fuqi;

g)Për kategorinë DE, një kombinim i përbërë nga një mjet i kategorisë D, dhe një rimorkio me një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 1 250 kg, një gjerësi prej, të paktën, 2,40 m, dhe që arrin një shpejtësi prej, të paktën, 80 km/orë; karrocëria duhet të jetë në formën e një trupi të mbyllur, i cili është, të paktën, 2 m i gjerë dhe 2 m i lartë; rimorkioja duhet të jetë me një masë të përgjithshme minimale reale prej 800 kg;

h)Për kategorinë D1, një mjet i kategorisë D1, me një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 4 000 kg, me një gjatësi prej, të paktën, 5 m, dhe që arrin shpejtësinë prej, të paktën, 80 km/h; i pajisur me frena kundër bllokimit dhe me pajisje regjistruese, siç është përcaktuar nga legjislacioni në fuqi;

i)Për kategorinë D1E, një kombinim i një mjeti të kategorisë D1 dhe një rimorkioje, me një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 1 250 kg, dhe që arrin shpejtësinë prej, të paktën, 80 km/orë; karrocëria duhet të jetë në formën e një trupi të mbyllur, i cili është, të paktën, 2 m i gjerë dhe 2 m i lartë; rimorkioja duhet të jetë me një masë të përgjithshme minimale reale prej 800 kg.

11. Mjetet rrugore mësimore, përveç atyre të kategorive A1, A2 dhe A, duhet të jenë të pajisura me pedale të dyfishta (gaz, freksion, frena), ndërsa mjetet me kuti shpejtësie automatike vetëm (gaz frena), që përdoren nga vendi ku qëndron instruktori. Në mes të instruktorit dhe drejtuesit të mjetit nuk duhet të ketë pengesa që vështirësojnë ndërhyrjet e instruktorit për të vepruar në drejtimin e mjetit rrugor. Mjetet rrugore mësimore duhet të jenë me pamje të jashtme të rregullt dhe në gjendje të mirë teknike, në të kundërt, nga kontrollorët, që mbulojnë veprimtarinë e transportit rrugor dhe nga organet e policisë rrugore, duhet të merren masa deri në bllokimin e tyre, pa mbajtur përgjegjësi për vijueshmërinë e autoshköllës.

12. Mësuesit e teorisë duhet të jenë të pajisur me dëshmi të aftësisë profesionale “Mësues teorie”, e cila është e vlefshme si për përgatitjen e kandidatëve për lejedrejtimi edhe për kandidatët për CAP. Instruktorët e praktikës duhet të jenë të pajisur me dëshmi të aftësisë profesionale për lejedrejtimi dhe, kur përgatitin kandidatë për CAP, duhet të kenë edhe certifikatën e aftësimin profesional (CAP), në varësi të kandidatëve që përgatitin.

Dëshmitë e aftësisë profesionale për mësuesit e teorisë dhe instruktorët e praktikës së autoshköllave jepen nga strukturat e DPSHTRR-së, pas testimit përkatës. Përgatitja e tyre bëhet sipas programeve të përcaktuara në aktin nënligjor të nxjerrë nga ministri përgjegjës për transportin.

Dëshmia e aftësisë profesionale e mësuesit të teorisë është pa afat. Rinovimi i saj bëhet për rastet kur ajo dëmtohet, humbet ose kur poseduesi i saj ndryshon vendbanimin. Dëshmia e aftësisë profesionale, e instruktorit të praktikës, lëshohet për një afat 5-vjeçar, me të drejtë rinovimi, nëse poseduesi zotëron aftësitë e kërkuara fizike e psikike dhe shfrytëzohet vetëm për ato qëllime, për të cilat ajo është lëshuar. Të drejtën e anulimit të dëshmisë së aftësisë profesionale, kur mbajtësi i saj kryen shkelje, në mënyrë të përsëritur, të legjislacionit rrugor ose kur shpërdoron detyrën apo nuk merr pjesë në kurset periodike të formimit profesional, të organizuara nga DPSHTRR-ja, e ka organi që e ka lëshuar atë.

DPSHTRR-ja pajis me autorizim të veçantë instruktorin e praktikës, për përgatitjen e kandidatëve të autoshköllës në të cilën ai është i punësuar. Në asnjë rast, instruktori i praktikës nuk mund të përgatitë kandidatë, të cilët nuk i përkasin autoshköllës për të cilën është autorizuar.

Mësuesit e teorisë dhe instruktorët e praktikës duhet të plotësojnë edhe këto kushte:

Mësuesit e teorisë duhet të jenë të pajisur me diplomën e Fakultetit të Inxhinierisë Mekanike ose të jenë oficerë transporti, diplomuar në Akademinë e Forcave Tokësore, si dhe të jenë të pajisur, të paktën, me lejedrejtimi të kategorisë B;

Instruktorët e praktikës duhet të plotësojnë kërkesat e pikës 2, të nenit 120, të Kodit Rrugor, si dhe të kenë përfunduar arsimin e mesëm.

13. Kur mjeti rrugor mësimor drejtohet nga një kandidat, në të lejohet të hipë edhe një kandidat tjetër, përveç instruktorit, ndërsa kur mjeti rrugor është autobus, me të cilin përgatiten persona që do të pajisjen me lejedrejtimi të kategorive D1 dhe D, mund të udhëtojnë vetëm pjesëtarët e të njëjtit grup, por jo më shumë se 8 (tetë) persona.

14. Është e drejtë e çdo kandidati, që vazhdon autoshköllen, të ankohet tek organet përkatëse ose te drejtuesi i kursit, kur verën se mungojnë kushtet ose nuk behen përpjekjet e nevojshme për përvetesimin e programit të detyruar mesimor.

15. Përgatitja praktike e kandidateve do të bëhet si me poshte:

Fillimisht në fushe, rrugë e mjedise ku nuk ka levizje të dëndura pasi të ketë marre me parë refleksin e nevojshme në autodrom;
Në rrugë jashtë qyteteve e qendrave të banuara, ditën dhe natën;
Në rrugë, brenda qyteteve dhe me dëndësi të madhe levizje, ditën dhe natën.

16. Personat, që duan të regjistrohen në autoshkölle, paraqesin pranë saj dokumentet e mëposhtme:

Kerkesen me shkrim për klasin e lejes së drejtimit që do të përgatitet;
Formularin përkatës i leshuar nga dega përkatëse e DRShTRr model IV.7)

Çertifikaten mjekesore që vertetonë aftësinë shëndetësore për të drejtuar automjetin;

Lejen e drejtimit të aftësisë të klases të mëparshme (në qoftë se ka), të noterizuar; ç) Përpara fillimit të autoshkolles, ndërmjet paleve lidhet kontrata, ku përcaktohen të drejtat dhe detyrat e secilës pale. (Shfuqizuar)

Neni 314.

Kontrolli teknik i autoshkollave (Neni 121 i Kodit Rrugor)

1. Ministria e Transportit, nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor dhe drejtorive Rajonale saj në rrethe, ushtron kontroll dhe inspektime mbi veprimtarinë e autoshkollave ose të qendrave të instruktimit automobilistik. Përbëjnë, objekt kontrolli veçanërisht:

- a) aftësia profesionale e personelit;
- b) frytshmeria dhe plotësia e pajisjeve;
- c) gjendja e mjeteve sipas normave në fuqi;
- ç) përshtatshmeria e mjediseve ;
- d) përqindja e nxenesve që nuk kanë marrë provimin gjatë gjashtë muajve;
- dh) përqindja e nxenesve që janë regjistruar, por nuk janë paraqitur në provim;
- e) kryerja e rregullt e kurseve;
- ë) koha e ushtrimit në timon për çdo kursant;
- f) respektimi i urdhrave dhe udhëzimeve të nxjerra nga Ministria e Transportit, sipas nenit 121, pikat 3 dhe 10, të Kodit Rrugor.

2. Për rastet e inspektimeve, të kryera nga kontrolli, hartohet një procesverbal, ku shënohen parregullsitë në funksionimin e autoshkolles ose të qendres së instruktimit. Ato i jepen menjëherë titullarit, përfaqësuesit legal, administratorit ose përgjegjësit të qendres së instruktimit, me një kopje të procesverbalit, e cila duhet të nënshkruhet nga palet.

3. Titullari i autoshkolles, ose përfaqësuesi legal ose ortaku administratorit ose përgjegjësi legal i qendres së instruktimit, brenda 15 ditësh nga dorëzimi i procesverbalit duhet të njoftojë degen përkatëse të DRShTRr-së për shmangien e të metave që shënohen në proces verbal.

4. Në rastin e mosrespektimit të njoftimit, për të cilin flitet në pikën 3, të këtij neni dega përkatëse e DRShTRr-së merr masa për pezullimin e veprimtarisë të autoshkolles në zbatim të nenit 121 pika 8 dhe 9, të Kodit Rrugor. Për këtë harton shkresën, në bazë të aktit ligjor dhe një kopje të saj i'a dorëzon drejtuesit të autoshkolles.

Neni 315

Identifikime të mjeteve të regjistruara në shtetet e huaja dhe shenjat dalluese të shtetit shqiptar (Nenet 127 dhe 131 të Kodit Rrugor)

1. Leja e drejtimit e leshuar nga një shtet i huaj në kuptimin e nenit 127, pika 3 e Kodit Rrugor, pezullohet nga organi përkatës i pushtetit lokal.

2. Targa dalluese e regjistrimit të automjeteve, të motomjeteve dhe të rimorkiove, për të cilat flitet në nenin 130, pika 3, e Kodit Rrugor, nëse për të nuk perdoret shifra arabe

dhe shkronjat e karakterit latin, duhet te perseritet, duke perdorur shenja dhe karaktere te tilla. Kjo shenje dalluese duhet te jete ne perputhje me normat e percaktuara nga konventat nderkombetare, ku merr pjese Shqiperia ose sipas udhezimeve, qe permbahen ne marreveshjet dypaleshe.

3. Shenja dalluese e automjeteve, motomjeteve dhe rimorkiove të regjistruara ne Shqiperi, ka te shkruar me shkronja te medha “AL”, me lartesi minimale 80 mm dhe me trashesi minimale 10 mm, me ngjyre të zeze ne sfond të bardhe, me forme elipsi, me aksin e madh 175 mm, te vendosur horizontalisht, dhe aks të vogel 115 mm.

4. Shenja, për të cilën është folur ne piken 2, vendoset drejtpërdrejte mbi mjet, nepermjet një targe të vogel. Ajo vendoset ne pjesen e pasme të mjetit, ne plan vertikal, dhe pingul me planin gjatesor të simetrise se mjetit.

Neni 316.

Regjistrimi i automjeteve dhe i motomjeteve per eksport, import, ekspozita që u përkasin qytetareve shqiptare, residente jashte shtetit ose të huajve (Neni 132 i Kodit Rrugor)

1. Regjistrimi i mjeteve të treguara ne nenin 132 të Kodit Rrugor behet vetem prane organeve përkatëse kufitare, ku shenohet pronari i mjetit, targa e regjistrimit e shtetit përkatës, lloji i mjetit dhe numri i shasisë se mjetit. Ne baze te dokumentit të leshuar nga organet e mesiperme dega përkatëse e DRShTRr-se leshon një leje provizore qarkullimi dhe një targe të përkohshme, sipas nenit 243.

Neni 317.

Leja e drejtimit te sherbimit për personelin që zhvillon sherbimin e policise rrugore (Neni 137 i Kodit Rrugor)

1. Leja e drejtimit për sherbim i jep të drejte titullarit të drejtoje motomjete, autovetura, automjete kamione për transport të përzier, të personave dhe të sendeve, për përdorim te veçante ose për transporte te veçanta. I leshohet personelit që ka kryer cikël të përshtatshem ushtrimi, me karakter teorik e praktik.

2. Mesimi teorik dhe ushtrimi i guides dhe provimi për marrjen e lejes se drejtimit duhet të zhvillohen sipas programeve të përcaktuara ne udhëzimet e ministrit të Rendit Publik.

3. Leja e drejtimit për sherbimin mund të shfuqizohet ose ne raste me të renda, zhvleftehet nga organi që e ka leshuar kur personi gjate përdorimit te mjetit u ka shkaktuar deme personave ose sendeve, nga mungesa e përvojës ose nga pakujdesia.

KAPITULLI V

NORMAT E SJELLJES

1 - KUFIZIMET E SHPEJTESISE

(Nenet 138-140, i Kodit Rrugor)

Neni 318.

Detyrimi për kufizimin e shpejtesise (Neni 138 i Kodit Rrugor)

1. Detyrimi për kufizimin e shpejtesise, për të cilën flitet në nenin 138, pikë 1, të Kodit Rrugor, fillon nga çasti kur drejtuesi i mjetit, arrin të parashikojë mundësinë e një rreziku, pavarësisht nga prania e një sinjali rreziku.

Neni 319.

Kufizimi i përkohshëm i shpejtesise (Neni 139, i Kodit Rrugor)

1. Prane shkollave, instituteve, mjediseve sportive, ose kur zhvillohen manifestime të ndryshme, nën kujdesin e entit pronar, mund të vendosen në rrugë ose në pjesë të saj kufizime të përkohshme të shpejtesise, për të gjithë kohën ose për orë të veçanta të dites, kur ky kufizim është i nevojshëm për sigurimin e qarkullimit. Për këto kufizime, drejtuesi duhet të vihet në dijeni me anë të sinjaleve të përcaktuara.

2. Nëse ka situata të veçanta rreziku, enti pronar i rrugës përcakton kufizime të përkohshme të shpejtesise, nëpërmjet sinjaleve të sipërpermendura, për gjatë rrugës.

Neni 320.

Kufizimi i përhershëm i shpejtesise (Neni 140 i Kodit Rrugor)

1. Në pjesën e pasme të mjeteve, të treguar në nenin 140, pikë 4, e Kodit Rrugor, duhet të vihet në mënyrë të dukshme, një shenjë dalluese, me material reflektues, ku është shënuar shifra e kufizimit të shpejtesise.

2. Shenja dalluese duhet t'u përgjigjet karakteristikave të shënuara më poshtë:

- a) përmasat dhe ngjyrat: si në figuren V.1;
- b) materiali mbajtes: alumin ose shtresë ngjyteruese;
- c) metariale praparefleksive: letër transparente e një cilësie të lartë (klasa 2).

Neni 321.

Aparatet dhe mjetet për kontrollin e kufizimeve të shpejtesise (Neni 140 i Kodit Rrugor)

1. Aparaturat e caktuara për kontrollin e zbatimit të kufizimit të shpejtesise duhet të jenë të ndërtuara në mënyrë të tillë që të arrijnë qëllimin, duke fiksuar shpejtesinë e mjetit, në mënyrë të qartë dhe të pranueshme, duke mbrojtur, në këtë mënyrë, përdoruesin.

2. Aparatet e veçanta duhet të miratohen nga ministri i Rendit Publik. Se bashku me miratimin duhet të përcaktohet një përqindje tolerance, e cila do të llogaritet, herë pas here, në favor të shkelesit.

3. Kontrolli për zbatimin e kufizimit të shpejtesise, mund të kryhet edhe sipas nenit 140, pikë 6, të Kodit Rrugor, nëpërmjet shënimeve kronologjike, të shtypura mbi biletat e autostradës, në çastin e daljes dhe të pagimit të takses, duke krahasuar shënimet me largësinë nga hyrja dhe dalja, e cila rezultonë në tabelat largesimtare, zyrtare të enteve

pronare. Në kete rast përcaktimi i shpejtesise është i shoqeruar me gabim relativ, ne favor të shkelesit 5 deri 10 për qind sipas shpejtesise që rezulton, perkatesisht me e vogel se 40 Km/ore, dhe me e vogel se 110 Km/ore.

4. Për kapjen e shkeljeve të kufizimeve të shpejtesive, aparaturat për të cilat flitet ne piken 1, duhet të administrohen drejtpërdrejte nga organet e policise rrugore, për të cilat flitet ne nenin 12 të Kodit Rrugor.

2 - RREGULLAT E LEVIZJES SE MJETEVE.

(Nenet 141-152 të Kodit Rrugor)

Neni 322.

Levizja ne rreshta paralele (Neni 142 i Kodit Rrugor)

1. Në rastin e levizjes ne rreshta paralele lejohet levizja e një rreshti të mjeteve, duke respektuar rreshtin përbri. Secili prej rreshtave duhet të levizë gjithmone brenda korsise se vet.

2. Në levizjen ne vije të drejte, me rreshta paralele, është e detyrueshme për mjetet pa motor dhe ciklomotoret të zene korsine djathtas, duke qëndruar sa me afer kufirit të rruges.

3. Kur, ne qarkullimin ne rreshta paralele, lejohet, sipas nenit 142, pika 3, te Kodit Rrugor, nderrimi i korsise, kush kryen kete manovrim duhet të njoftoje ne kohe të përshtatshme, me përdorimin e sistemeve të sinjalizimit, por, ne çdo rast, nuk duhet të pengoje ose të rrezikojë mjetin që leviz ne korsine që do të zihet.

4. Përpara se të kryhet nderrimi i korsive, drejtuesi i mjetit duhet të sigurohet:

- a) që korsia, që mendohet të zihet, duhet të jete e lire për një pjese të mjaftueshme, përpara dhe mbrapa, duke përdorur, nese është e domosdoshme, sistemin e pasqyrave;
- b) që mjeti, që paraprin, të mos ta kete nisur kete manover ose të mos kete sinjalizuar fillimin e manovres.

5. Në rruget që hyjne ne udhekryq, edhe nese nuk kane sinjalizimin përkatës, drejtuesit e mjeteve duhet të vendosen ne kohen e duhur ne korsi, të ndare me vija, të caktuar për manovrat që ata kane ndermend të kryejne, duke u vendosur kështu ne kolone, e cila duhet të ruhet gjate fazes se kalimit të ketij udhekryqi. Pasi është kryer një here zgjedhja e korsise, drejtuesi i mjetit është i detyruar të respektojë drejtimin e korsise, sepse, ne menyre absolute jane te ndaluara ndryshimet e papritura të drejtimit ne rruget e hyrjes ne udhekryq.

6. Ashtu si ne udhekryqet me semaforore dhe me sinjalizim me dore, drejtuesit e mjeteve me dy rrota, ne korsine përkatëse të drejtimit të zgjedhur, duhet të vendosen përbri mjeteve të tjera, ne pritje të drites gjelber.

7. Manovrimi zigzag, për të shkuar prane vijes se ndalimit, është i ndaluar.

Neni 323.

Parakalimi (Neni 146 i Kodit Rrugor)

1. Nuk lejohet parakalimi ne korsite e përshpejtimimit dhe të ngadalesimit.
2. Parakalimi nga e djathta lejohet për shpejtesi të kufizuara dhe me kujdes të veçantë, kur mjeti që paraprin ka sinjalizuar për kthimin e tij majtas.
3. Nuk lejohet parakalimi prane udhekryqeve, ne largesi jo me te vogel se 50m nga vija e ndalimit, të parregulluar me semafore ose pa polic trafiku. Nëse mjeti ndalon për të lejuar kalimin e kembesoreve ose për t'i dhene përparësi mjeteve të tjera, duhet të ndalojne edhe ato mjete që levizin ne rreshtat e tjera, paralele.

Neni 324

Largësia e sigurise ndermjet mjeteve (Neni 147 i Kodit Rrugor)

1. Largësia e sigurise ndermjet dy mjeteve varet, gjithmone, nga shpejtesia, nga reflekset e drejtuesit, nga kushtet e trafikut, nga valezimet e rruges, nga kushtet atmosferike, nga tipi dhe gjendja e mjetit, nga sasia e ngarkimit, si dhe nga çdo rrethane tjeter që ndikon.
2. Largësia e sigurise duhet të jete, të pakten e barabarte me hapesiren e përshkuar gjate kohes që kalon nga çasti kur parashikohet rreziku deri ne frenimin e mjetit, jo me e vogel në vlera numerike, se katrori i të dhjetave të shpejtesise, shprehur ne km.

Neni 325

Kthimi (Neni 152 i Kodit Rrugor)

1. Brenda qytetit manovra e kthimit 180° (ne forme “U”) është e ndaluar, ne rast se për ta kryer ate është e nevojshme të kapercesh vijen e mesit të rruges, shenuar me vije të gjate, të vazhdueshme, kthimi është plotesisht e ndaluar prane udhëkryqeve, si dhe ne rastet e parashikuara nga neni 152, pika 6, te Kodit Rrugor.

Neni 326

Kufijte maksimale zanore (Neni 153 i Kodit Rrugor)

1. Emetimet zanore, nga sistemet për të cilet është folur ne nenin 153, pika 4, te Kodit Rrugor duhet të jene me nderprerje dhe ne çdo rast të mos vazhdojne me shume se tri minuta.

3 - NDALIMI, QENDRIMI DHE PUSHIMI I MJETEVE

(NENI 155- 163 I KODIT RRUGOR)

Neni 327

Ndalimi dhe qëndrimi i mjeteve, ne përgjithësi (Neni 155 i Kodit Rrugor)

1. Në rastin e vendosjes së mjeteve ne kolone, drejtuesi i mjetit nuk mund ta ndalojë dhe as ta qëndrojë mjetin ne menyre që të pengojë levizjen ne udhekryq, pa qënë i sigurte se mund ta liroje kete hapesire, për të bere te mudur kalimin e kembesoreve dhe qarkullimin tërthorazi.

2. Në zonat e qëndrimit, ku me ane të sinjalizimit horizontal kufizohen hapesirat për secilin mjet, drejtuesit jane të detyruar të sistemojne mjetin e tyre brenda hapesires se caktuar, pa zene vendet ne vazhdim.

3. Manovrat e treguara ne nenin 155, pika 7, e Kodit Rrugor, ne raste e lejuara nga kjo norme, duhet të kryhen ne kohe te përshtatshme, lidhur me kushtet e trafikut, ne menyre që drejtuesi të jete sa më i sigurt.

Neni 328

Ndalimi i automjeteve të sherbimit publik ne linje për transport personash (Neni 155 i Kodit Rrugor)

1. Pjesa e rruges, e kufizuar me shenja horizontale, e caktuar për ndalimin e autobuseve dhe e autobuseve të shkollave, për hypjen apo zbritjen e pasagjereve, duhet të tregohet gjithmone me sinjalin vertikal, të përshtatshem. Përcaktimi i vendit behet nen kujdesin e drejtuesit të sherbimit, ne marreveshje paraprake me entin pronar të rruges.

2. Në rruget ndërqytetëse, me një karexhate dhe me dy kalime, vendet e ndalimit duhet të vendosen ne pozicion të tille, larg tyre të pakten 50 m, ne pozicion njëra përpara tjetres, sipas drejtimit përkatës të levizjes.

3. Në qendrat e banuara dhe ne rruget ndërqytetëse, vendet e ndalimit të mjeteve, duke pasur parasysh hapesiren e udhekryqit, jane pas hapesires se kryqëzimit, maksimumi ne një largësi jo me të vogel se 30 m. Nëse numri i linjave dhe numri i mjeteve jane te tilla që të pengojne hapesiren e kryqëzimit, vendi i qëndrimit duhet të jete me përpara, të pakten 20 m, nga pragu i kryqëzimit.

4. Kur është e nevojshme per të parapergatitur një vendndalim menjehere pas ose përpara një kthese, përveç rastit të vendndodhjes ne hapesiren e qëndrimit ne sheshin e përshtatshem jashte rruges, enti pronar i rruges duhet të përcaktoje, për çdo rast dhe me shume kujdes, largësine me të përshtatshme të vendit të qëndrimit nga vete kthesa, për të shmangur, ne kete menyre rrezikun nga parakalimi i një autobusi të ndaluar.

5. Ne qendrat e banuara, vendet e qendrimit nuk duhet te jene ne krah te atyre te tramvajeve te pajisura me brez shpetimi, me kusht që hapesira ndermjet bordeve te vazhduara te brezit te shpetimit dhe te trotuarit te jete te pakten 6 m. Ne çdo rast, kur eshte e mundur, vendet e qendrimit duhet te jene vendosur ne hapesirat e jashtme te rruges, te pajisura me kthesa te pershtatshme per hyrjen dhe daljen.

6. Përgjate rrugeve qytetese, ku qëndrimi i autobuseve, i autobuseve të shkollave mund të paraqese pengese ose rrezik për qarkullimin, nese rruget jane të ngushta, duhet të parashikohen sheshe të vogla qëndrimi, jashte rruges. Sheshet e vogla të qëndrimit, duhet të kene një gjerësi minimale prej 3 m dhe një gjatesi prej 12 m. Përvec kesaj duhet të parashikohen kthesa për hyrje dhe dalje me gjatesi minimale prej 30 m (figura V.2). Sheshet e vogla të qëndrimit duhet të jene të pajisura me një trotuar ose me një vend me të ngritur, të pajisur me mjetet e përshtatshme për qëndrimin e pasagjereve që presin.

7. Vendet e qendrimit të autobusit, për të cilet flitet ne kete nen, duhet të ndertohen vetem ne zonat e treguara ne pikat e mesiperme, ne menyre që të shmanget zenia e rruges nga pasagjeret, që hipin e zbresin nga mjetet, duke zvogeluar kapacitetin e rruges dhe penguar trafikun.

Neni 329

Ndalimi dhe parkimi i mjeteve (Neni 156 i Kodit Rrugor)

1. Nuk lejohet të ndalosh e t'u kerkosh informacion policeve të trafikut, kur kjo mund të shkaktoje pengesa ne trafik.

2. Drejtuesi, që parkon mjetin ne rastet e lejuara, duhet të vere ne pune frenin e ndalimit dhe, si rregull, duhet të kete kujdes që të fuse ne funksion raportin me të ulet të nderrimit të shpejtesise. Në rruget me pjerresi të forte duhet të behet parkimi i mjetit me rrota të kthyera, dhe për mjetet me mase të përgjithshme për ngarkim të plote me të madhe se 3.5 tonë duhen të vendosen pengueset, që bllokojne rrotat (pyka).

2. Mjeti i parkuar duhet ta kete motorin te fikur.

Neni 330

License për sherbimin e largimit (heqjes) dhe mjetet e përshtatshme për të (Neni 157 i Kodit Rrugor)

1. Sherbimi i largimit të mjeteve, sipas nenit 157 të Kodit Rrugor mund të behet edhe nga subjektet e licensuara nga enti pronar i rruges, por me kusht që të kene të pakten njërin nga mjetet, me karakteristika teknike të përcaktuara për kete pune.

2. Për licensen jep udhezime enti pronar i rruges. Në licence bashkëlidhen rregullat teknike të mjetit. Licenca duhet të përmbaje targen e mjetit, daten dhe numrin e identifikimit dhe të homologimit, kohen për të cilen vlen licensa dhe tarifat që zbatohen, sipas një rregulloreje unike të miratuar nga ministri i Transportit, ne bashkepunim me ministrin e Financave.

3. Për proceduren e largimit të mjeteve, që përben, sipas nenit 157, pika 4, e Kodit Rrugor, sanksionin administrativ plotesues, zbatohen dispozitat e nenit 211 të Kodit Rrugor dhe të nenit 362, të kesaj rregulloreje.

4. Është i ndaluar largimi i mjeteve, të caktuara për sherbime të policise, të ambulancave, të zjarrfikesve, të ndihmes se shpejte, si dhe ato të mjekeve, që gjenden ne sherbim për raste emergjence. Keto të fundit duhet të jene pajisur me shenjen dalluese, të caktuar.

Neni 331

Pajisja me çeles për bllokimin e mjeteve (Neni 157 i Kodit Rrugor)

1. Pajisja me çeles për bllokimin e rrotave të mjeteve, të parashikuara nga neni 157, pika 3, e Kodit Rrugor, duhet të kete karakteristikat e meposhtme:

- a) të jete realizuar me dy krahet e pincës, e përshtatshme për të bllokuar rrotën e mjetit dhe e rregullueshme, që të jete e përshtatshme për tipa të ndryshme rrotash;
- b) të lejoje fiksimin, me ane të pincave, në ane të diskut, pa patur mundësi të hiqet edhe kur rrota është e shfryrë.
- c) të pengojë levizjen e mjetit përpara ose prapa, me ane të sforcimit maksimal tërheqës, që vepron mbi rrotën e bllokuar;
- ç. të jete realizuar dhe të përdoret në mënyrë të tillë që të mos të demtojë mjetin.
- d) të jete i pajisur me veshje nga ana që mbështetet mbi rrotën e mjetit;
- dh. të mos ketë ndonjë të dale me të madhe se 10 cm nga përmasat gabarite të mjetit;
- e. të jete i pajisur, të pakten, me një celes bllokues të sigurimit ose me një sistem mbylles me “numerator rrotullues”, të pakten me kater numra;
- ë. të mos ketë peshe të përgjithshme, me të madhe se 30 kg;
- f. të jete i lyer me ngjyrë të verdhë.

2. Për procedurën e bllokimit të mjeteve, që përben, sipas nenit 157, pika 4, të Kodit Rrugor, sanksionin administrativ plotësues, dhe të heqjes së bllokimit, zbatohen dispozitat e nenit 211 të Kodit Rrugor, dhe të nenit 363, të kësaj rregulloreje.

3. Është i ndaluar bllokimi i mjeteve të caktuara në shërbim të policisë, edhe në rastet private, të ambulancave, të zjarrfikësve, të ndihmës së shpejtë, si dhe të mjeteve të mjekeve që kryejnë shërbime emergjence, dhe të invalideve, të cilët duhet të jenë të pajisura detyrimisht me shenja dalluese.

Neni 332
Zenia e karrexhates
(Neni 159 i Kodit Rrugor)

1. Në rastin e aksidentit rrugor, që sjell zënie të karrexhates nga mjetet e demtuara, të cilat nuk mund të hiqen në kohe, drejtuesi ose pasagjeret e mjetit të demtuar duhet të paralajmërojnë menjëherë, me ane të një ose me shumë sinjaleve, të tipit të parashikuar nga neni 160 të Kodit Rrugor. Nëse këta e kanë të pamundur ta bëjnë, paralajmërimi duhet bërë nga polici i trafikut ose nga roja e rrugës ku ndodh ngjarja.

2. Masat e nevojshme, për të shmangur rrezikun në qarkullim, nga prania e substancave rreshqitese, apo që marrin zjarr ose të rrezikshme, janë:

- a) parasinjalizimi i zonës së rrezikshme, me ane të sinjalit të parashikuar në nenin 160 të Kodit Rrugor, nëse është nevojë vendoset në mes të rrugës;
- b) sinjale paralajmërues me dore, nga drejtuesi i mjetit, me qëllim që të pengojnë kalimin në zonën e rrezikshme të mjeteve që vijnë nga ana ku nuk është vendosur sinjali;
- c) heqja e lendeve të rrezikshme dhe kthimi i rrugës në gjendjen e mëparshme, me hedhje të skorjeve, reres, tallashit ose të ndonjë materiali tjetër, të përshtatshëm.

3. Në rastet e parashikuara nga pikat 1 dhe 2, drejtuesit ose pasagjeret e këtyre mjeteve janë të detyruar të lajmërojnë sa më shpejt organin e policisë që ndodhet më afër vendit të aksidentit.

Neni 333
Parasinjalizimi dhe vendosja e sinjaleve të levizshëm të rrezikut
(Neni 160 i Kodit Rrugor)

1. Të gjithë mjetet e treguara ne nenin 54 të Kodit Rrugor, të ndaluar ne një rrugë jashtë qendrave të banuara, dhe për çdo ngarkese të rene aksidentalisht mbi të, duhet të parasinjalizohen, sipas nenit 160, pika 1, të Kodit Rrugor, kur verifikohen rrethanat e mëposhtme:

- a) ditën, kur mjeti ose ngarkesa nuk shihen qarte, ne një largësi prej 100 m, nga drejtuesi i një mjetit që vjen nga pas;
- b) natën, për mjetin, kur mungojne ose janë të pamjaftueshme dritat e pasme të vendosura ne të, ose në rastet kur ngarkesa bie nga mjeti.

2. Në rastet kur, sipas nenit 160, pika 1, e Kodit Rrugor, është parashikuar parasinjali, drejtuesi duhet të vendosë sinjalin mbi rrugë, prapa mjetit ose pengeses që parasinjalizon ne një largësi gjatësore prej 50 m, të tilla që ne çdo rrethane, të shikohet qarte, ne një largësi prej 100 m, nga drejtuesit e mjeteve që vijnë. Në rast kryqëzimi ne largësi 50 m, sinjali vendoset ne pozicionin më të përshtatshëm.

3. Sinjali duhet të vendoset, ne korsine e zene nga mjeti i ndaluar ose nga pengesa, ne një largësi jo më të vogël se 1 m nga buza e jashtme e rruges, i drejtuar nga ana që vijnë mjetet.

4. Drejtuesi i mjetit duhet të ketë kujdes që ta heqë sinjalin ne çastin e largimit të pengeses.

Neni 334

Tipi dhe homologimi i sinjalit të levizshëm të rrezikut (Neni 160 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali i levizshëm i rrezikut, i treguar ne nenin 160, pika 2, të Kodit Rrugor është me përmasat e treguara ne figuren II-35, të nenit 101 të rregullores.

2. Lejohen sinjalet e levizshme të rrezikut të homologuara ne shtetet europiane.

Neni 335

Karakteristika të ngjyrave, fotometrike dhe teknologjike të sinjalit të levizshëm të rrezikut (Neni 160 i Kodit Rrugor)

1. Materiali praparefleksues, që, sipas nenit 160, pika 2, e Kodit Rrugor duhet të veshë faqen punuese të sinjalit të levizshëm të rrezikut, duhet të ketë koordinata triokromatike, me ngjyrë të kuqe dhe të bardhë, që përfshihen ne zonen e diagrame standart të ngjyrë CIE 193, që pasqyrohen ne tabelen ne vazhdim. Faktori ndriçueshmerise nuk duhet të jetë më i vogël se vlera minimale e përkthyer për të dyja ngjyrat, e treguar po ne kete tabelë.

2. Koeficienti ajror i intensitetit të ndriçueshmerise së materialit driteperthyes, duhet të ketë, për ngjyrën e kuqe dhe të bardhë dhe për këndet e ndryshme të divergjences dhe ndriçueshmerise, vlera jo më të vogël se vlerat minimale, të dhëna nga tabela ne vazhdim.

3. Materiali driteperthyes duhet të ngjitet shumë mire me mbështetësen mbi të cilën është vendosur, pa asnjë pike shkeputjeje.

NGJYRA		KOORDINATA E 4 PIKAVE QE KUFIZOJNE ZONAT E LEJUARA NE DIAGRAMEN KOLORIMETRIKE C.I.E. 1931				FAKTORI MINIMAL I NDRIÇUESHMERISE
		1	2	3	4	
E BARDHE	X	0.305	0.355	0.335	0.285	0.40
	Y	0.305	0.355	0.375	0.325	
E KUQE	X	0.690	0.595	0.569	0.655	0.03
	Y	0.310	0.315	0.341	0.345	

Kendi i divergjences	Kendi i ndriçimit B_1 ne °	Koeficienti ajror i intensitetit të ndriçimit R' NE cd x lux ⁻¹ x m ⁻²

α ne °	(me $B_2 = 0^\circ$)		
		E Bardhe	E Kuqe
0.20	5	800	215
	30	400	100
	40	250	60
0.33	5	550	150
	30	265	60
	40	125	28
0.50	5	200	45
	30	100	26
	40	50	13

Neni 336.

Kolona ushtarake, kortezhi dhe raste të ngjashme me to (Neni 161 i Kodit Rrugor)

1. Drejtuesit e mjeteve, që bejne pjese ne kolonat ushtarake ose ne kolonat e trupave, ose në kortezhe, jane të detyruar të zene anen e djathte te rruges, pa krijuar pengesa për qarkullimin normal.

2. Kolonat ose grupet e nxenesve duhet, për sa është e mundur, të ecin ne trotuare. Në levizjen ne rruge, kur është e nevojshme, duhet të procedojne ne menyre të tille që të mos të pengojne qarkullimin e mjeteve.

3. Formacionet e marshimet e kembesoreve nuk mund të levizin mbi ura.

4. Drejtuesit e mjeteve, që bejne pjese ne kolonat e treguara ne piken 1, janë të detyruar të respektojne largësine e sigurise, për të cilen është folur ne nenin 147 të Kodit Rrugor, si dhe të gjitha normat e tjera, që kane lidhje me dritat dhe sinjalizimet pamore.

5. Në rastin e kolonave të automjeteve, me një numer me të madh se pese njësi, përpara mbi mjetin e pare të kolones ne drejtimin e levizjes, duhet të jete vendosur një tabele, me sfond të bardhe, ku është shkruajtur me shkronja të zeza “FILLIMI I KOLONES” dhe prapa një tabele me sfond të bardhe, me mbishkrimin po me shkronja të zeza “FUNDI I KOLONES”. Mbi mjetin e fundit të kolones, ne drejtim të levizjes duhet të vendoset përpara tabela analoge me mbishkrimin “FUND I KOLONES” dhe prapa tabele tjeter me mbishkrimin “FILLIMI I KOLONES”.

4 - NGARKESAT QE DALIN JASHTE GABARITEVE TE MJETIT DHE TRANSPORTI I MALLRAVE TE RREZIKSHME

Neni 337.

Panelet për sinjalizimin e daljes gjatesore të ngarkeses (Neni 162 i Kodit Rrugor)

1. Panelet katerkendeshe për sinjalizimin e daljes gjatesore të ngarkeses, të vendosura ne anet e të dalave, sipas nenit 162, pika 6, te Kodit Rrugor duhet t'i pergjigjen tipit të treguar ne figuren V.3 dhe duhet të kene një siperfaqe minimale $2,500\text{ cm}^2$. Kjo siperfaqe duhet të jete e veshur me material praparefleksues, me vija të alternuara bardhekuq të zhvendosura me kend 45° .

2. Paneli, për të cilin flitet ne piken 1,duhet të shihet si ditën edhe natën. Mbi siperfaqen e panelit të ndertuar sipas normes,me llamarine metalike, duhet të vendoset materiali përthyes, i klases se dyte, si për vijat e bardha ashtu edhe për ato të kuqet.

3. Kur ngarkesa del përgjate të gjithë gjerësisë se pjesës se prapme të mjetit, panelet e sinjalizimit duhet të jene dy, të vendosur tërthorazi, nga secili skaj i ngarkeses ose i pjesës se dale.

4. Pas fabrikimit, proves dhe miratimit të paneleve të sinjalizimit, të parashikuara nga ky nen zbatohen dispozitat e nenit 191.

Neni 338.

Kthimi i dokumenteve (Neni 162 i Kodit Rrugor)

Nëse sistemimi i përshtatshëm i ngarkeses, sipas nenit 162 pika 9 te Kodit Rrugor, behet menjehere, dokumentet e tërhequra kthehen ne kohen e duhur, kontrolli paraprak i organit kontrollues shenohet qarte ne procesverbalin e mbajtur për shkeljen.

Nëse rregullimi është shtyre për me vone, kthimi i dokumenteve të tërhequra duhet t'i kerkohet komandes nga e cila varet organi kontrollues, që do të procedoje për kthimin e dokumenteve pas vertetimit se udhëtimi kryhet sipas kushteve të kerkuara nga neni 162, pika 9, e Kodit Rrugor. Shenimi duhet të jete i qarte ne procesverbalin e e permendur me siper.

Neni 339.

Përcaktimi i peshës se mjeteve (Neni 165 - 166 i Kodit Rrugor)

1. Për përcaktimin e sakte të masës se mjetit, organet e policisë rrugore, kur nuk jane të pajisur me instrumentet mates të peshës, vendosin që pesha të matet ne zonen me të afert, ku ndodhet një peshore publike, e përshtatshme për peshimin e mjeteve, dhe ne mungese të kesaj, me çfaredolloj peshoreje private, me kusht që të jete sipas rregullave të përshkruara ne ligj.

5- QARKULLIMI NE AUTOSTRADË

(Nenet 173-174 të Kodit Rrugor)

Neni 340

Udhëzime për qarkullimin ne autostrade dhe ne rruget nderqytetëse kryesore (Neni 173 i Kodit Rrugor)

1. Jane të ndaluara garat me motora dhe garat sportive, ne përgjithësi, ne autostrade. Në autostrada ose ne zonat prane tyre jane të ndaluara të gjitha veprimet apo situatat që mund të sjellin rrezik ne sigurine e qarkullimit. Enti pronar urdheron subjektin përgjegjes që të shmange situaten e rrezikshme dhe ne rastin e moszbatimit procedohet sipas Kapitullit 6, Kreu II, Pjesa II- e Kodit Rrugor.

2. Për arsye teknike ose të sigurise, enti pronar mund të nderprese trafikun, për të gjitha kategorite e mjeteve ose për disa prej tyre, ne pjese të caktuara të autostrades, ose mund të përcaktoje menyra të veçanta për shfrytezimin e pjeseve të kesaj autostrade.

3. Automjetet, për të cilet flitet ne nenin 54, pika 1, shkronja “a” e Kodit Rrugor nuk lejohen të qarkullojne ne autostrade ose ne rruget nderqytetëse kryesore nese nuk jane ne gjendje, nga ana konstruktive, të ecin me shpejtesi të pakten 80 km/ore ne rruge të drejte. Enti pronar, sipas nenit 140, pika 2, te Kodit Rrugor, mund të përcaktoje kufijte minimale të shpejtesise për kategorite e tjera të mjeteve, për të cilet është folur ne nenin 54 të Kodit Rrugor.

4. Sherbimi për parandalimin dhe për kontrollin e shkeljeve të normave, që rregullojne përdorimin e autostrades, kryet, si rregull, nga personeli i treguar ne nenin 12, pika 1, shkronja “a” dhe “b” të Kodit Rrugor. Gjithashtu ky sherbim kryet edhe nga personeli i administrates se shtetit sikurse tregohet ne nenin 12, pika 3, te Kodit Rrugor.

5. Kontrolli i kushteve dhe i kufizimeve, të treguara ne nenin 173 të Kodit Rrugor si dhe ne kete nen, duhet, si rregull, të kryhet ne hyrje të autostrades dhe mjeti i cili mendohet jo i rregullt nuk lejohet të qarkulloje ne të. Nëse kontrolli behet pas hyrjes, mjeti i parregullt duhet të largohet nga autostrada, ne daljen e pare pas vendit të kontrollit, nen mbikqyrjen e agjentit ose te funksionarit kontrollues.

Neni 341

Ndihma e shpejte rrugore dhe largimi i mjeteve (Neni 174 i Kodit Rrugor)

1. Veprimtaria e ndihmes se shpejte rrugore dhe ajo e largimit të mjeteve ne autostrada u besohet, me license te leshuar nga entet pronare të rruges, subjekteve të autorizuar për ushtrimin e veprimtarisë së autoriparimit.

6- MJETE PA DHE ME TAHOGRAF

(Neni 176 i Kodit Rrugor)

Neni 342.

Dokumentet e udhetimit (Neni 176 i Kodit Rrugor)

(Shfuqizuar me VKM nr.1243, datë 10.09.2008).

1. Librezat individuale, pjesët nga registri i shërbimit dhe kopjet e orarit të shërbimit janë përcaktuar nga rregullorja 3820/1985 e Këshillit të Komunitetit Europian, e datës 20 dhjetor 1985.

Neni 343

Tahografi (Neni 177 i Kodit Rrugor)

1. Të gjitha mjetet e treguara ne nenin 54 të Kodit Rrugor me peshe maksimale bruto mbi 3500 kg duhet, detyrimisht, të pajisen me tahograf, sipas nenit 177, pika 1, te Kodit Rrugor.

2. Riparimi i tahografit, ne rastet e parashikuara nga neni 177, pika 7, e Kodit Rrugor është subjekt kontrolli nga organet përkatëse, ose nga një oficine e autorizuar nga keto organe.*(Shfuqizuar).*

3. Zyra ose oficina, për të cilat u fol ne piken 2, leshojne çertifikaten e riparimit të ardhshem dhe të kryerjes së kontrollit. Certifikata duhet të arrije, nen kujdesin e titullarit të licenses, ne organin që ka proceduar njoftimin e shkeljes.*(Shfuqizuar).*

7- QARKULLIMI I BIÇIKLETAVE

(Neni 180 i Kodit Rrugor)

Neni 344

Qarkullimi i biçikletave (Neni 180 i Kodit Rrugor)

1. Çiklistët ne levizjen e zakonshme ne rruge ku levizin dhe mjete të tjera, duhet të mos bejne shmangiet e papritura, ose levizje zigzage që mund të behen pengese ose rezik për mjetet që vijne pas.

2. Në rastin e kalimit të rruges me trafik të dendur dhe, ne përgjithesi, kur e kerkojne rrethanat, çiklistet jane të detyruar të kalojne rrugen duke mbajtur mjetin për dore.

3. Në çdo rast, kur duan të kthehen majtas, te kthehen djathtas apo te ndalojne, çiklistet duhet te japin sinjal ne kohen e duhur, me krah.

4. Gjysme ore pas perendimit të diellit, gjate të gjithe periudhes se erresuar dhe ditën, nese kushtet atmosferike kerkojne ndriçimin, biçikletat që nuk jane të pajisura me sistemet përkatës të sinjalizimit pamor, nuk mund të përdoren, por vetem të merren per dore.

5. Pajisja e përshtatshme, sipas nenit 180, pika 5, të Kodit Rrugor, për transportin me biçiklete të një femije deri në 6 vjeç, përbehet me një ndenjese të përshtatshme dhe me vende për të mbështetur krahët, këmbët dhe shpinën. Ndenjesja nuk duhet t'i kalojë përmasat gabarite të biçikletës, kjo duhet të vendoset në mënyrë të tillë që të mos pengojë pamjen e drejtuesit dhe t'i japë mundësi e liri lëvizjeje. Kjo ndejtese duhet të fiksohet me trupin e biçikletës dhe të jetë e pajisur me një sistem mbrojtës për këmbët dhe krahët e femijes.

6. Për qarkullimin e biçikletave në rrugëkalimet (pista) për biçikletat, si është përcaktuar në nenin 3 të Kodit Rrugor, zbatohen, kur është e mundur, normat përkatëse të qarkullimit të mjeteve.

7. Atje ku pista e biçikletave ndërpriten, duke u futur në rrugë me trafik të shpejtë, ciklistët janë të detyruar t'i kryejnë manovrat me kujdes shumë të madh, duke shmangur ndryshimet e papritura të drejtimit.

8- QARKULLIMI I AUTOKAMPEVE

(Neni 183 i Kodit Rrugor)

Neni 345.

Implantet e pastrimit higjieno-sanitar (Neni 183 i Kodit Rrugor)

1. Implantet e pastrimit higjieno-sanitar, të caktuara për mbledhjen e mbeturinave organike apo për mbledhjen e ujërave të pastër a të ndotur, në implantet e brendshme të autokampeve, janë realizuar sipas udhëzimeve të mëposhtme:

a) enti pronar i rruges ose i autostradës, pronari ose administruesi i vendit të sistemuar për qëndrimin dhe parkimin e autokampe, si dhe pronari dhe administruesi i vendeve të servisit të pajisur me implant pastrues ose të oficinës të asistencës mekanike, me një sipërfaqe të përgjithshme jo më të vogël se 10 m^2 , duhet t'i dergojë, organit përkatës të pushtetit vendor për territorin, kërkesën për ndërtimin e implantit higjieno-sanitar, sipas rregullave të urbanistikës;

b) implanti higjieno-sanitar, duhet të lidhet me kanalizimet publike, kur ekzistojnë, ose me ato private, sipas autorizimeve dhe kërkesave urbanistike. Implantet e pastrimit të vendeve të shërbimit, të pajisura me implante pastrimi, ose të oficinave të ndihmës mekanike, duhet të kenë një kapacitet të përshtatshëm për të mbledhur dhe pastruar, sipas normave në fuqi, ujërat e mbledhur në implantet e brendshme të autokampit, në varesi me numrin e shesheve të vogla të qëndrimit për autokampet. Nëse nuk rezultojnë zgjidhje e pastrimit, pa furnizim, teknikisht dhe ekonomikisht e praktikuar, do të lindë nevoja e sigurimit të implantit të marrjes dhe të mbajtjes, me shkarkim periodik nepermjet autoboteve dhe me kontributin e implantëve të trajtimit.

c) për implantet e realizuara në territorin e parqeve kombëtare ose të krahinës ose në vende të mbrojtura duhet të merret autorizimi nga enti titullar i pasurisë shtetërore natyrore;

ç) vendi ku është vendosur implanti higjieno-sanitar, duhet të ketë një sipërfaqe të përshtatshme, që të lejojë shkarkimin e përkohshëm të pakten dy automjeteve dhe duhet parashikuar me shkallë të hyrjes dhe të daljes në rastin e vendosjes brenda të vendeve të shërbimit ose të qëndrimit.

2. Administrimi dhe mirembajtja e impiantit higjeno-sanitar mund t'u besohet, me leje, ndermarrjeve të specializuara ose subjektit administrues të siperfaqes natyrale të mbrojtur, ne zonen e punimeve të bonifikimit ku vendoset impianti.

3. Konkensionari është dorezenes për mbulimin e çfaredo demi civil ose të mjedisit që mund të jete shkaktuar nga impianti ose nga mjetet që hyjne.

4. Për realizimin e impianteve higjeno-sanitare brënda fushave zbatohen udhëzimet për të cilat flitet ne kete nen.

5. Çdo vend, ne të cilin është realizuar një impiant higjeno-sanitar, duhet të tregohet, nen kujdesin e enteve administruese, me sinjalin e përshtatshem rrugor (figura II.377). Simboli i ketij sinjali ne format të zvogeluar (figura II.179) mund të integrohet ne sinjalet treguese.

9 - QARKULLIMI I PERSONAVE TE DHENE PAS ALKOOLIT DHE I INVALIDEVE.

(Nenet 184-185 të Kodit Rrugor)

Neni 346.

Drejtimi i mjetit nen ndikimin e alkoolit (Neni 184 i Kodit Rrugor)

1. Kontrolli i drejtuesve te mjeteve rrugore nen ndikimin e alkoolit sipas nenit 184, pika 4, te Kodit Rrugor, kryhet nepermjet analizave të ajrit që del gjate frymemarrjes.

- a) kur perqendrimi i alkoolit ne ajrin qe del nga frymemarrja eshte 0,2 – 0,5 g/l (gram per liter) drejtuesi eshte nen ndikimin e alkoolit.
- b) kur perqendrimi i alkoolit ne ajrin qe del nga frymemarrja eshte mbi 0,5 g/l drejtuesi eshte i dehur.

2. Përqendrimi, për të cilin u fol ne piken 1, duhet të rezultoje nga të pakten dy përcaktime, të kryera ne një interval kohor prej 5 minutash.

3. Në kryerjen e kontrolleve të siperpermendura, ose nese personi kundershon, ne çdo rast mbetet detyre e personit që mban procesverbalin të shenoje ne njoftimin për krimin, sipas Kodit Rrugor, të procedures penale, si dhe ligjit Nr.8385 date 26/11/1999, rrethanat kuptimplote të gjendjes se dehur, duke u nisur, ne veçanti, nga gjendja e personit dhe nga menyra se si ai ka drejtuar mjetin.

4. Pajisja me të cilen kryhet matja e përqendrimit të alkoolit ne ajrin që del nga frymemarrja quhet etilometer dhe mund të mase, ne menyre të përgjithshme, përveç përqendrimit të alkoolit metilik edhe ate të alkoolit isopropilik. Ajo, përveç tregimit të rezultatit të matjes duhet që, nepermjet një stampuesi të përshtatshem, t'i jape keto prova të dokumentuara.

5. Etilometrat duhet t'u përgjigjen kërkesave të përcaktuara me rregulloren teknike, të miratuar nga ministri i Rendit në bashkëpunim me ministrin e Shendetesise. Kërkesat mund të azhurnohen me kerkese të ketyre ministrave, kur e kerkojne rrethana të veçanta ose modifikime të karakterit teknik.

6. Etilometrat ne përdorim duhet t'u nenshtrohen kontrolleve dhe provave, sipas menyrave të përcaktuara nga ministri i Rendit, në bashkëpunim me ministrin e Shendetesise. Në rastin e rezultatit negativ të kontrollit dhe provave, etilometri

tërhiqet nga përdorimi.

7. Drejtoria e Policisë Rrugore, merr masa për homologimin e tipit të etilometrave, në baze të kontroleve dhe provave, bërë në institutet e specializuara në këtë fushë, të përcaktuara nga Ministria e Shëndetësisë.

Neni 347.

Rishikimi i lejes së drejtimit (Neni 185 i Kodit Rrugor)

1. Vizita mjekësore për rishikimin e lejes së drejtimit, parashikuar nga neni 185, pika 3, të Kodit Rrugor, kur e kërkon rasti, duhet të bëhet në një kohë sa më të shkurter dhe t'i komunikohet të interesuarit brenda tridhjetë ditëve nga data e nxjerrjes së certifikatës nga qendrat, për të cilat është folur në këtë nen.

2. Organi përkatës, në udhëzimin me të cilin urdheron drejtuesin t'i nënshtrohet vizitës mjekësore, të parashikuar nga neni 117, pika 4, shkronja "c", e Kodit Rrugor, përcakton edhe afatin brenda të cilit drejtuesi duhet të veprojë, afat që nuk duhet t'i kalojë tridhjetë ditë.

3. Rezultati i vizitës mjekësore i komunikohet, nën kujdesin e drejtuesit, organit përkatës brenda 15 ditëve. Në rastin e rezultatit pozitiv, organi përkatës vendos, brenda një kohë sa më të shkurter, nderprerjen e pezullimit të lejes së drejtimit dhe urdheron dorëzimin e saj. Në rastin e një përgjigjeje negative, organi përkatës, brenda një kohë sa më të shkurter, vendos anulimin e lejes së drejtimit, sipas neni 128 pika 1, shkronja "a", e këtij Kodi Rrugor.

Neni 348.

Struktura dhe sistemi i shenjave për levizjen e invalidëve (Neni 186 i Kodit Rrugor)

1. Për rastet që flitet në nenin 186, pika 1, e Kodit Rrugor, entet pronare të rruges, duhet të përgatitin dhe të mbajnë funksionale të gjitha strukturat, për të lejuar dhe mundësuar levizjen e invalidëve.

2. Për qarkullimin dhe parkimin e mjeteve në shërbim të invalidëve me aftësi të pakta për të levizur, dhe organi përkatës i bashkëve ose komunes jep autorizim përkatës, pas një kontrolli specifik shëndetësor. Autorizimi dallohet me anë të "shenjës dalluese për invalide", për të cilën flitet në figuren V.4. Treguesi i strukturave, për të cilat flitet në pikën 1, duhet të vihet re me anë të sinjalit "simboli i arritshmerisë", si tregohet në figuren V.5.

3. Për leshimin e autorizimit, për të cilin flitet në pikën 2, i interesuari duhet t'i paraqesë një kërkesë prone organeve përkatëse të bashkëve ose komunes ku ai banon, ku, përveç deklaratimit, nën përgjegjësinë e tij, të të dhënave personale dhe të elementeve objektive që justifikojnë kërkesën, duhet të paraqesë certifikatën mjekësore, të leshuar nga zyra mjekësore vendore ku të shenohet qartë se nga vizita mjekësore është vlerësuar se personi, i cili kërkon autorizim, ka aftësi shumë të pakta për të levizur. Autorizimi ka vlerë 2 vjeçare. Perseritja e tij bëhet me paraqitjen e certifikatës të mjekut kurues, i cili përshkruan kushtet shëndetësore për të cilat bëhet leshimi i autorizimit.

4. Për invalidet e perkohshem, si pasoje e një fatkeqesie ose për arsye të tjera patologjike, autorizimi mund të leshohet për një kohe të përcaktuar, por sipas procedurave të treguara në piken 3. Në këtë rast, certifikata përkatëse mjekësore duhet të specifikojë periudhën e menduar të invaliditetit. Edhe autorizimet e perkohshme mund të perseriten sipas përcaktimit, kështu si është në piken 3.

5. Për rastet që i kërkojnë kushtet e veçanta të invaliditetit të personit të interesuar, organi përkatës i bashkisë ose i komunes, në një urdherese mund të caktojë falas, një hapësirë të përshtatshme për parkim, që dallohet nga një sinjal i përshtatshëm, i treguar në targën e mjetit të autorizuar për ta përdorur (figura II.79/a).

KAPITULLI VI

KUNDERVAJTJET E PARASHIKUARA NGA KODI RRUGOR DHE SANKSIONET PERKATESE

KREU I

KUNDERVAJTJET ADMINISTRATIVE DHE SANKSIONET PERKATESE

PJESA I

KUNDERVAJTJET ADMINISTRATIVE, QE DENOHEN ME MASA ADMINISTRATIVE, ME GJOBE DHE ZBATIMIN E KETYRE MASAVE

(Nenet 194-203 të Kodit Rrugor)

Neni 349.

Procesverbali, njoftues i kontrollit (Neni 198 i Kodit Rrugor)

1. Procesverbali duhet të përmbajë ditën, orën dhe vendin ku ka ndodhur shkelja, të dhenat e gjendjes civile dhe vendbanimit të shkelesit dhe, sipas rastit, të dhenat për pronarin e mjetit, ose të subjektit solidar, të datës dhe të numrit të deshmisë së aftësisë, të tipit të mjetit dhe të targës së njohjes, përmbledhjen e fakteve, citimin e normës së shkelur dhe deklaratatë të tjera, të mundshme, të cilat shkelesi kërkon t'ia bashkëlidhë procesverbalit.

2. Përveç kësaj kontrolluesi duhet ta pajisë shkelesin me të dhenat e nevojshme rreth menjyres për të arritur pagimin, për sa është e lejuar, duke saktësuar shumën e përgjithshme që duhet paguar, afatin e pagimit, zyren ose komanden pranë të cilit do të kryhen veprimet dhe numrin e llogarise, korrente, postale ose bankare që mund të jete nevoja të përdoret për këtë qëllim.

3. Procesverbalet duhet të regjistrohen kronologjikisht në regjistrat përkatës, nga ku rezultojnë të dhenat e mëposhtme: numri i regjistrimit, data dhe vendi i shkeljes, norma e shkeljes, mbiemri dhe emri i shkelesit dhe i përgjegjësit solidar, tipi dhe targa e mjetit, rezultatet e procedimit përfundimtar. Numri i regjistrimit duhet të jete progresiv, për vitin kalendarik.

4. Procesverbali, në përgjithësi, duhet të jete i modelit VI.1 i cili i bashkëlidhet kësaj rregulloreje; nëse është hartuar me sisteme të mekanizuara ose me hartimin e të dhenave, duhet të përmbajë të njëjtet tregues si modeli.

5. Procesverbali i prodhuar nga pajisjet digjitale është sipas modelit VI.2, që i bashkëlidhet këtij

vendimi dhe është pjesë përbërëse e kësaj rregulloreje dhe duhet të përmbajë të njëjtët tregues të procesverbalit të modelit VI.1 të saj.

6. Modalitetet e përdorimit të pajisjeve digjitale dhe mënyrat e transferimit të të dhënave digjitale në kohë reale në sistemin elektronik e-gjopa përcaktohen me udhëzim të ministrit të Brendshëm.



REPUBLIKA E SHQIPERISË
MINISTRIA E BRENDSHME
PROÇES VERBAL I KONSTATIMIT TË SHKELJES

Nr Serial:
ID Oficeri:

DATA/VENDI
Data: | Ora:
Adresa:

SHKELËSI
JO PREZENT

MJETI
Marka: | Targa:
Tipi: | Kapaciteti:

PRONARI
Emër Mbiemër:
Adresa:

SHKELJA

SANKSIONI
Të gjobitet me:

Pesesa bëhet brenda 5 ditëve kur merr formë të përcaktuar. Me kalimin
it kushtet 2% kamati në ditë. Kodi i Llogaritjes ekonomike të kamatit
te Jete P125500.
Kodi i Institucionit: 1016020
Kodi i Dësës së Theserit: 3535
Kodi i Llogaritjes Ekonomike: 7115418

SHKELËSI **PUNONJËSI I POL**

Neni 350.

Raste kur është i pamundur njoftimi i menjehershëm (Neni 199 i Kodit Rrugor)

1. Rastet kur është i pamundur njoftimi i menjehershëm, i parashikuara nga neni 199, pika 1, e Kodit Rrugor, janë si më poshtë:

- a) pamundësia për të arritur një mjet, që leviz me shpejtesi shumë të madhe;
- b) kalim i një kryqëzimi me semafor, kur është ndezur drita e kuqe;
- c) parakalim në kthesë;
- ç) zbulimi i një shkeljeje nga një funksionar ose e një agjent, në bordin e një mjeti për transport publik;
zbulimi i shkeljes, me anë të mjeteve me pajisje të përshtatshme, që bëjnë të mundur përcaktimin e kundervajtjes, me pas ose pasi mjeti objekt është larguar nga vendi i kontrollit;
- dh) zbulimi i shkeljes në mungesë të shkelesit dhe të pronarit të mjetit:

Neni 351.

Menyra e njoftimit jo të menjehershëm (Neni 199 i Kodit Rrugor)

1. Nëse njoftimi, për rastet për të cilat flitet në nenin 350, nuk është bërë në çastin kur është diktuar shkelja, organi kontrollues plotëson procesverbalin me të dhënat për kohën, vendin, duke specifikuar arsyet për të cilat nuk ishte i mundur njoftimi i menjehershëm. Këtë, ai ia transmeton komandës ose zyres nga e cila ai varet.

2. Zyra ose komanda, nga e cila varet organi kontrollues, merr elementet e tjere të nevojshme për të proceduar, dhe vepron sipas nenit 350.

3. Procesverbali i hartuar nga organi kontrollues qëndron në zyrë ose në komandë, ndërsa subjekteve të cilët duhet të njoftohen u dërgohet njëra prej origjinaleve ose kopja origjinale nën kujdesin e përgjegjësit të kësaj zyre ose komande, ose nga një i deleguar (autorizuar) i tij. Procesverbalet, e hartuara me sisteme të mekanizuara ose me hartimin e të dhënave, dallohen nga modeli i gatshëm, i cili mban koken e zyres ose të komandës së sipërpermendur.

4. Zbatohen udhëzimet, për të cilat është folur në nenin 349, pikat 3 dhe 4.

Neni 352.

Njoftimet e procesverbaleve subjekteve të huaja (Neni 199 i Kodit Rrugor)

1. Kur njoftimi i bëhet mbajtësit të çertifikatës së pronësise ose njërit prej subjekteve të treguar në nenin 194 të Kodit Rrugor, i cili me deklaratën që përmban, në rastin e shitblerjes, të dhënat e aktit noterial, njofton zyren ose komandën proceduese se ai nuk është më pronar i mjetit, as titullar i ndonjë të drejte, për të cilat flitet në nenin 194, në datën e diktimit të shkeljes, që po procedohet. Zyra ose komanda e interesuar, nëse vërteton saktësinë e njoftimeve të marra, ia përsërisin njoftimin zyres.

përgjegjese, me akuzen përkatëse të shpenzimeve të metejshme, brenda afateve kohore të parashikuar nga neni 199 të Kodit Rrugor. Keto afate hyjne ne fuqi nga data e marrjes nga zyra ose komanda të njoftimeve nga marresi i njoftimit të mëparshëm.

2. Përseritja e njoftimit mund të kryhet, ndaj zyrës përgjegjese, nga çasti në të cilin përcaktohet identiteti dhe adresa e tij e sakte, por jo më tepër se 1 vjet nga dita në të cilën është kryer shkelja.

3. Në rastin e njoftimit të kryer ndaj një subjekti të huaj për shkeljen për arsye të marrjes gabim të numrit të targës ose të leximit të rezultateve të regjistrave publike ose për ndonjë arsye tjetër, zyra ose komanda proceduese, me kërkesë të të interesuarit ose me nismën e saj, kryen kontrollë të përshtatshme, i transmeton organit përkatës procesverbalet për arkivim, ose, nëse është e mundur, procedon me njoftimin e bere ndaj zyrës përgjegjese brenda afateve të parashikuara.

4. Në rastin për të cilin flitet në pikën 3, kërkesa e të interesuarit duhet të paraqitet brenda afatit për të cilin flitet në nenin 202 të Kodit Rrugor. Zyra ose komanda proceduese mund të tregojë gabimet, sipas pikës 3, deri në krijimin e listës.

Neni 353.

Pagesat e masës së gjobës (Neni 200 i Kodit Rrugor)

1. Për çdo pagesë të kryer, plotësohet dhe leshohet deftesa përkatëse, nga organi që kryen veprimin. Për pagesat e kryera nepermjet postës ose bankës vlejne deftesat përkatëse të derdhjeve.

2. Në çdo deftesë, përveç shumës së paguar, shënohet mbiemri dhe emri i shkelesit ose i subjektit solidar, data e leshimit, norma e shkelur dhe vendi ku ka ndodhur shkelja.

3. Procesverbalet, sipas të cilave është kryer pagesa, mbahen për 5 vjet, në arkivin e komandës ose zyrës nga e cila varet organi kontrollues.

Neni 354.

Kërkesë për ndihmë tek organi përkatës (Neni 201 i Kodit Rrugor)

1. Në rastin e kërkesës për ndihmë, të bere nepermjet postës, data e paraqitjes merret data kur është dërguar me postë letrë rekomandë.

2. Kur kërkesa i paraqitet dorazi organit përkatës, sipas normës përkatëse të nenit 201 të Kodit Rrugor, ajo i përcillet zyrës ose komandës, së cilës i përket organi kontrollues, për plotësim.

Neni 355.

Parashkrimi dhe rezultatet e pagesave (Neni 203 i Kodit Rrugor)

1. Pagesa e kryer ne mase me të ulet ne krahasim me sa është parashikuar nga Kodi Rrugor, nuk ka vleren e pageses për shlyerjen e detyrimit.

2. Në rastet për të cilat flitet ne piken 1, shuma e derdhur është marre si paradhenie për shlyerjen e plote të detyrimit, sipas procesverbalit të bere, dhe shuma qe do te regjistrohet ne liste është e barabarte me diferencen ndermjet asaj të detyruar, sipas nenit 348, pika 2, dhe paradhenies se derdhur.

3. Kjo pagese, pas 60 dite pas njoftimit, por përpara krijimit të listes, përvec shpenzimeve të procedures nuk merr parasysh nxjerrjen e vete listes. Në kete rast duhet të leshohet deftesa e njejte me ate për të cilen është folur ne nenin 352. Shuma e marre është pjese e të ardhurave për të cilat flitet ne nenin 203 të Kodit Rrugor, se bashku me ato të marra nepermjet listave.

Neni 356.

Regjistrimi i gabuar ne liste (Neni 203 i Kodit Rrugor)

1. Në rast të një regjistrimi të gabuar ne liste, autoriteti administrativ që ka nxjerre listen sipas nenit 203, pika 2 te Kodit Rrugor, i kerkon arkes fshirjen, duke njoftuar degen perkatese te finances ne rreth.

Neni 357.

Deftesa e derdhjes për kaucion ose tërheqja e lejes se drejtimit (Neni 205 i Kodit Rrugor)

1. Shuma e marre nga agjenti kontrollues, sipas nenit 205, pika 1, e Kodit Rrugor, duhet të derdhet ne zyren ose ne komanden nga e cila ai varet. Mandatpagesa e leshuar sipas nenit 348 i bashkëlidhet kopjes se procesverbalit të dhene nga agjenti kontrollues sipas nenit 199, pika 4, e Kodit Rrugor dhe ruhet nga zyra ose komanda, sipas nenit 348, pika 3.

2. Kur derdhet kaucioni ose tërhiqet leje e drejtimit sipas nenit 205, pikat 1 dhe 3, të Kodit Rrugor, si njëra ashtu edhe tjetra duhet t'i kthehen të interesuarit ne çastin kur behet pagesa ne mase të zvogeluar, sipas nenit 205 të Kodit Rrugor. Një kopje e procesverbalit i jepet të interesuarit.

3. Në rastin e derdhjes se kaucionit, nese nuk behet pagesa dhe nuk është paraqitur kërkesa për ndihme, sipas nenit 199 të Kodit Rrugor, shuma e derdhur depozitohet ne vendin e mbledhjes se taksave, ashtu si parashikohet ne nenin 205 të Kodit Rrugor.

4. Në rastin e tërheqjes se lejes se drejtimit, nese nuk behet pagesa, sipas nenit 200 të Kodit Rrugor, dokumenti mbahet ne zyren ose komanden e interesuar, që do ta mbaje dokuementin ne dispozicion të organit përkatës por duhet t'i paraqise atij edhe raportin e shkeljes, se bashku me procesverbalin e kontrollit, ne baze te nenit 202 të Kodit Rrugor. Organi përkatës jep udhezime edhe përkthimin, si dhe masat e nevojshme për kryerjen e detyrimeve që rrjedhin.

Neni 358.

Derdhja ne zyren përkatëse (Neni 205 i Kodit Rrugor)

1. Shuma që i takon shtetit, sipas nenit 205, pika 1 e Kodit Rrugor, duhet të derdhet çdo muaj, nga administrata e zyres perkatese.
2. Zyrat e regjistrimit ia komunikojne organit të finances me ane të përmbledhjeve të përmuajshme, që përmbajne treguesit e shumes se derdhur nga secila administrate.

Neni 359.

Të ardhurat nga shkeljet, që u përkasin enteve përkatëse (Neni 205 i Kodit Rrugor)

1. Entet përkatëse kane detyre të regjistrojne ne bilancin e tyre të përvitshem, ne një kapitull përkatës, hyrjet dhe daljet e të ardhurave ne baze te nenit 205 të Kodit Rrugor.
2. Për shumat e arketuara dhe për shpenzimet e kryera, sipas nenit 205 të Kodit Rrugor, keto ente duhet t'i paraqesin organit përkatës të financave raportin perfundimtar të të ardhurave nga gjobat dhe shpenzimet për to.

PJESA II

**MASAT ADMINISTRATIVE, PLOTESUESE TE MASAVE
ADMINISTRATIVE ME GJOBE
(Nenet 209-214 të Kodit Rrugor)**

Neni 360.

Sekuestrimi i mjetit (Neni 209 i Kodit Rrugor)

1. Në rastin e sekuestrimit të mjetit, sipas nenit 209, pika 2, te Kodit Rrugor, mjeti është sjelle ne vendin e zgjedhur për t'u ruajtur, sipas pikave 3 dhe 4, nen kujdesin e organit të policisë. Nëse drejtuesi është i pranishem, mjeti dërgohet në vendin e zgjedhur për t'u ruajtur, por nen kontrollin e organeve të policisë. Në të gjitha rastet e tjera kjo behet me transferimin ose me tërheqjen e mjetit me mjete që mendohen me të përshtatshme, për të mos demtuar mjetin; shpenzimet përkatëse perfshihen ne shpenzimet per kryerjen e sekuestrimit.
2. Ruajtja e mjetit dhe e sendeve të tjera të sekuestruara eshte e mira të behet prane zyres ose komandes se ciles i përket organi që kontrollon shkeljet. Mënyra e marrjes, dorëzimit dhe e ruajtjes të mjetit dhe të sendeve të sekuestruara, përcaktohen me udhëzim të Ministrit të Rendit Publik.
3. Për emerimin e rojes dhe për t'i besuar sendet e sekuestruara hartohet një procesverbal i cili nenshkruhet nga kryetari i zyres ose i komandes dhe nga roja; kopja e procesverbalit i jepet të interesuarit.

4. Nëse nuk është e mundur ose nuk ia vlen ta ruash një mjet ose sendet e tjera të sekuestruara prane zyres ose i komandes për të cilin flitet ne piken 2, kryetari i kesaj zyre ose i komandes vendos që sekuestrimi të vendoset ne një vend të përshtatshem ne njërën nga subjektet publike ose private, të treguara ne një liste të përvitshme, të vendosur nga organi pergjegjes. Subjekti i siperpermendur është quajtur roje; ky emertim dhe vendi ne të cilin ruhet sendi jane shenuar ne procesverbalin e ngarkimit të detyres, i cili nenshkruhet nga kryetari i zyres ose i komandes dhe nga roja. Kopja e procesverbalit i jepet të interesuarit.

5. Në procesverbalin e emerimit të rojes, hartuar sipas pikes 3, ose sipas pikes 4, duhet të përmendet mjeti i sekuestruar dhe të dhenat e identifikimit të tij, si dhe gjendja e funksionimit ne castin kur i dorezohet rojes. Nëse behet fjale, për ndonje send tjetër, ai dhe gjendja e tij duhet të shenohen ne procesverbal. Gjithashtu, ne procesverbal duhet të shprehen qarte detyrat e rojes per ruajtjen e mjetit si dhe detyrimet e tij per ta paraqitur mjetin e sekuestruar sa here qe kerkohet nga autoritetet përgjegjëse. Gjithashtu, ne procesverbal shenohen edhe sanksionet ndaj rojes per shkeljen e detyres. Nëse është e nevojshme vendosja e sendeve te sekuestruara, vendosja dhe përshkrimi i vules duhet të përmendet ne procesverbal.

6. Për mosrespektim të disa prej formaliteteve për të cilat flitet ne piken 5, roja nuk shkarkohet nga kryerja e detyrave dhe nga përgjegjesia përkatëse.

7. Në sekuestrimin e mjetit ose të sendeve të tjera të parashikuara nga Kodi Rrugor, dhe për ruajtjen përkatëse zbatohet Kodi Civil.

8. Nuk mund të kryhet largimi i mjeteve dhe sendeve të tjera të sekuestruara nga vendi ne të cilin ruhen, vetem ne rastet kur e kerkon ligji ose për arsye të motivuara. Në kete rast duhet të hartohet procesverbali i nenshkuar nga roja dhe duhet të njoftohet i interesuari, të cilit i tregohet vendi i ri i ruajtjes. Edhe ne kete rast, si ne rastin kur është e nevojshme të zevendesohet roja, hartohet procesverbali, shenohet vendi i ri i ruajtjes, i zgjedhur sipas kriterëve, dhe kerkesave për të cilat flitet ne pikat

dhe 4, e ne të cilin përmbahen kërkesat për të cilat flitet ne piken 5; procesverbali nenshkruhet nga roja e re dhe për kete njoftohet edhe i interesuari.

Neni 361.

Shitja dhe shkatërrimi i mjeteve dhe i sendeve të tjera të sekuestruara (Neni 209 i Kodit Rrugor)

1. Shitblerja dhe shkatërrimi i mjeteve dhe i sendeve të tjera të sekuestruara kryhet nen kujdesin e deges se finances ne të cilin gjenden pasurite e sekuestruara.

2. Për shitblerjen dhe shkatërrimin e mjeteve dhe të sendeve të tjera të sekuestruara, organet e policise rrugore, që kane marre pjese ne sekuestrim, i dorezojne degës së finances kopjen e procesverbalit të sekuestrimit, urdhrin e konfiskimit dhe kontrollin e njoftimeve të ardhshme për të interesuarit.

Neni 362.

Ndalimi administrativ i mjetit (Neni 210 i Kodit Rrugor)

1. Në rastet e ndalimit administrativ të mjetit, të vendosur sipas nenit 210, pikat 1 dhe

7, të Kodit Rrugor, zbatohen normat e sekuestrimit të mjetit, për të cilin është folur ne nenin 360.

2. Në rastet e kthimit të mjetit, të parashikuara nga neni 210, pika 2, të Kodit Rrugor, ai kryhet, ndaj subjektit të treguar, nga organi i policisë së vendit ku ruhet mjeti, në prani të rojes, i cili nënshkruan dhe procesverbalin.

Neni 363.

Largimi i mjetit (Neni 211 i Kodit Rrugor)

1. Sanksioni administrativ i largimit të mjetit, për të cilin është folur në nenin 211, pika 1, është zbatuar nga organet e policisë që diktojnë shkeljen, nepermjet transferimit dhe depozitimit të mjetit në vendet e treguara nga enti pronar i rruges, i cili ka për detyrë të pajisë keto vende, në mënyrë që mjetet e vendosura në të, të jenë të sigurta dhe të caktojë një roje sipas ligjeve. Entet pronare duhet të plotësojnë çdo vit një listë për vendet e pajisura sipas ketyre kërkesave, të tregojë numrin e mjeteve që mund të vendosen në to dhe t'ua komunikojë organeve të policisë, për të cilët flitet në nenin 12 të Kodit Rrugor të ngarkuar për kryerjen e sanksionit. Nëse në një vend të caktuar depozitimet janë me shumë se një, organet e sipërpermendura të policisë duhet të zgjedhin për transferimin dhe depozitimin e mjetit të hequr, vendin me prane vendit të shkeljes, në kufijte e kapacitetit të tij.

2. Transferimi i mjetit nga vendi i shkeljes në vendin e depozitimit kryhet ose drejtpërdrejtë me mjetet e përshtatshme të enteve pronare ose me mjetet që u përkasin shoqërive të cilave u lejohet shërbimi sipas nenit 157, pika 2, e Kodit Rrugor, dhe nenit 330. Në çdo rast mjetet e përshtatshme për largim duhet të kenë karakteristikat e përshkruara në nenin 11. Organi i policisë që kryen veprimin e levizjes së mjetit, kur është e mundur, i komunikon të interesuarit largimin dhe vendin e depozitimit.

3. Për rojen, i cili ka përgjegjësinë për ruajtjen e vendit të depozitimit, sipas pikës 1, zbatohen dispozitat për ruajtjen e sendeve, në rastet e sekuestrimit, për të cilin flitet në nenin 360.

4. Për përgjegjësinë e vendit të depozitimit që sipas pikës 1 është në rolin e rojes zbatohen dispozitat mbi ruajtjen në rast sekuestrimi për të cilin flitet në nenin 360.

5. Për kthimin e mjetit të larguar, i interesuari ose personi i autorizuar prej tij, duhet t'i paraqitet rojes së vendit ku është vendosur mjeti, fletën e kthimit dhe të derdhe shpenzimet për nderhyrjen, largimin dhe ruajtjen. Për kthimin e mjetit hartohet një procesverbal, i cili nënshkruhet nga roja dhe nga pronari i mjetit ose nga personi i autorizuar prej tij, ku deklarohet në mënyrë të qartë, pas kontrollit paraprak, se mjeti nuk ka pësuar dëme të dukshme gjatë largimit dhe qëndrimit në sekuestrim. Një kopje e këtij procesverbali i jepet të interesuarit. Për pagimin e shpenzimeve të lartpërmendura leshohet deftesa përkatëse.

6. Për rastin e shkatërrimit të mjetit të larguar, parashikuar nga neni 211, pika 4, të Kodit Rrugor, zbatohen dispozitat e nenit 361.

Neni 364.

Bllokimi i mjeteve (Neni 211 i Kodit Rrugor)

1. Në rastet e bllokimit të mjeteve, për të cilat flitet në nenin 211, pika 3, të Kodit

Rrugor, organi i policise, që dikton shkeljen, merr masa edhe nepermjet personelit të specializuar, duke vendosur ne rrota pajisjet e përshkruara nga neni 331, menytrat e vendosjes te të cilave tregohen ne të njëjtin nen.

2. Për zhblokimin, titullari që e ka kete të drejte, duhet t'i beje kerkese organit të policise, për të cilin flitet ne piken 1, si dhe te derdhe shpenzimet e nderhyrjes, te bllokimit dhe te largimit sipas tabelave të përgatitura dhe të azhurnuara çdo vit nga enti pronar i rruges. Nëse derdhja kryhet direkt ne organin e policise të siperpermendur, keta jane te detyruar te japin deftesen. Largimi kryhet sipas menyrave për të cilat flitet ne piken 1. Për largimin është hartuar një procesverbal, një kopje e të cilit i jepet atij që heq bllokimin.

3. Në rastin e shitblerjes ose të shkatërrimit të mjetit të bllokuar zbatohen dispozitat e nenit 361.

Neni 365.

Tërheqja e dokumenteve të qarkullimit, të targes ose të lejes se drejtimit (Neni 212 i Kodit Rrugor)

1. Në rastet e parashikuara nga neni 212, pika 1 te Kodit Rrugor, për tërheqjen e dokumenteve të qarkullimit ose të deshmise se aftësisë, organi kontrollues duhet të pranojë që mjeti të depozitohet dhe të ruhet ne nje vend të përcaktuar nga ai që është i autorizuar ose nga drejtuesi i mjetit. Nëse është nevoja, agjenti jep leje te perkoheshme për qarkullim të kufizuar, për aq kohe sa eshte e nevojshme për ta cuar mjetin ne vendin e siperpermendur, ku do të ruhet. Ne kete rast, përdoret rruga me e shkurter, e cila pasqyrohet edhe ne procesverbal. Nëse i autorizuari ose drejtuesi i mjetit nuk kane ndonje vend për këtë qellim, organi kontrollues vepron për ruajtjen e mjetit, ne baze te nenit 360.

2. Në rastet për të cilat ligji vendos tërheqjen e menjehershme të një dokumenti të qarkullimit ose të deshmise se aftësisë, agjenti që zbulon shkeljen, për t'i mundësuar drejtuesit levizjen e mjetit per ne vendin e treguar prej tij, vendos ne fshiresen e xhamit kopjen e procesverbalit të kontrollit me shenimin e meposhtem:

ZYRA/KOMANDA _____
PROCESVERBAL

I nenshkruari _____ deklaron t'i ketë tërhequr drejtuesit të mjetit _____

zotit/zonjës: _____ me targë _____

- lejen e drejtimit klasa. _____ Nr. _____
- lejen e qarkullimit të mjetit me targë _____ Nr. _____
- Librezën e automjetit Nr. _____
- certifikatën e pronësise se mjetit _____

per shkeljen e nenit _____ te Kodit Rrugor.

Ky shenim është hartuar sipas dhe ne zbatim të nenit _____ te Rregullores, për të lejuar udhëtimin me mjet deri ne qendrën administrative _____

Data _____

Agjenti kontrollues

(Firma)

3. . Në rastet e tërheqjes se targes, sipas nenit 212, pika 1, e Kodit Rrugor, agjenti kontrollues merr masa për ta tërhequr targën pasi mjeti të jete vendosur ne njërin nga vendet e treguara ne piken 1, dhe ia dergon zyres ose komandes nga i cili varet. Për tërheqjen është hartuar procesverbali përkatës, kopja e të cilit i jepet të autorizuarit. Në vendin ku ruhen mjetet, ne rastin e tërheqjes se targes, zbatohen dispozitat për të cilat flitet ne piken 1.

Neni 366.

Pezullimi i lejes se drejtimit të mjetit ne rastet e përseritura (Neni 214 i Kodit Rrugor)

1. Për të lejuar zbatimin praktik të sanksionit, sipas nenit 214, pika 3, te Kodit Rrugor, zgjatja e periudhes se pezullimit të lejes se drejtimit të mjetit, për arsye të disa shkeljeve të kesaj dispozite ligjore, ose parashikimi i sanksionit të tërheqjes se lejes se drejtimit, ne rastet e parashikuara nga kodi ne fuqi, prane çdo zyre perkatese të rrethit është ndertuar një skedar, ku shenohen emrat e titullareve të lejes se drejtimit, sipas rendit alfabetik, të dhenat e urdhrat për pezullimin e deshmise se aftesise, me periudhen përkatëse, data dhe numri i shkeljes dhe data e daljes se urdhrat. I njëjti

shenim behet edhe ne rastet e tërheqjes se lejes se drejtimit. Organi përkatës është i detyruar t'i beje keto shenime me daljen ose të komunikimin e urdherit për pezullim.

2. Në skedarin, për të cilin flitet ne piken 1, duhet të shenohen të gjitha urdherat e nderprerjes dhe të cfuzizimit të lejes se drejtimit, për shkeljet e bera ne territorin për të cilin jane përgjegjës zyrat e siperpermendura, edhe pse kjo shkelje është bere nga titullari i lejes se drejtimit të leshuar jashte shtetit.

KAPITULLI VII

DISPOZITA PERFUNDIMTARE DHE TRANZITORE

KREU I

DISPOZITA PERFUNDIMTARE

(Nenet 221-231 të Kodit Rrugor)

Neni 367.

Arkivi kombetar i rrugeve (Neni 221 i Kodit Rrugor)

1. Arkivi Kombetar i Rrugeve, duhet të përmbaje, sipas nenit 221, pikat nga 1 deri ne 4, të Kodit Rrugor, të gjitha të dhenat përkatëse të gjendjes, teknike dhe juridike, të rrugeve, me treguesit e trafikut të mjeteve dhe të aksidenteve, është domosdoshmerisht i informatizuar dhe i ndare ne pese seksione, me hyrje te drejtpërdrejta, të lidhura ndermjet tyre, të afta që të japin një vizion të perzgjedhur dhe te plote të të dhenave nga të cilat rezultojne.

2. Seksioni i pare përmban listen e rrugeve, të ndara ne kategori, sic tregohen ne nenin të Kodit Rrugor; për çdo rruge është treguar gjendja teknike dhe juridike e saj, me të dhenat përkatëse të rruges, përshkueshmeria ne pjese të ndryshme te saj, karakteristikat teknike, gjeometrike dhe ndertimore të infrastruktures, karakteristikat e mjeteve qarkulluese dhe kufizimet e trafikut qofte edhe të përkohshem, si dhe të gjitha zeniet, ndertesat, kalimet, sipas neneve 20 deri ne 33 të Kodit Rrugor.

3. Seksioni i dyte përmban treguesit për trafikun e mjeteve mbi çdo rruge, gjithmone të grupuar sipas kategorive, për të cilat flitet nenin 2 të Kodit Rrugor. Për çdo rruge tregohet sasia e trafikut të mjeteve, të ndara me pjese, të rrugeve të veçanta, për periudha të ndryshme të kohes, dhe për kategori të ndryshme të mjeteve.

4. Seksioni i trete përmban treguesit e aksidenteve, të lokalizuara për çdo rruge; për kete duhet të tregohet vendi i sakte ku ka ndodhur aksidenti, tipi i mjetit ose tipet e mjeteve të përfshira ne kete aksident, me të gjitha të dhenat e përshtatshme për t'u identifikuar, sasia dhe llojet e aksidenteve, pasojat demtuese të sendeve dhe te personave; të dhenat e gjendjes civile të personave të përfshire ne aksident, me tregues të tipit të deshmise se aftesise dhe vitin e marrjes se saj nga drejtuesit e mjeteve të përfshira ne aksident , dhe të dhenat e përgjegjesit të mjetit, nese keta nuk drejtonin mjetin; sanksionet administrative, kryesore ose ndihmëse, të parashikuara sipas vete aksidentit.

5. Seksioni i katert përmban gjendjen e përshkueshmerise nga mjetet e klasifikuara mjete teknologjike, sipas nenit 54, pika 1, shkronja n), e Kodit Rrugor; kjo gjendje e përshkueshmerise duhet të tregohet për çdo rruge. Derisa nuk filloje te funksionojë

arkivi kombetar i rrugëve dhe seksioni i siperpermendur, listat e parashikuara nga neni 221, pika 4, e Kodit Rrugor janë krijuar dhe azhurnuar, në baze të treguesve të sjelle nga entet e treguara në pikën 4, të cilët dorezohen për çdo vit, brenda 31 janarit, me të dhënat përkatëse të vitit të mëparshëm, për t'ia dërguar Ministrisë së Transportit, e cila plotëson listat në kohën e duhur.

6. Seksioni i peste përmban të dhënat që dërgohen çdo muaj nga entet pronare, përkatëse, treguese, të marra nga sistemet paralajmërues, për të cilat flitet në nenin 370, pika 3.

7. Seksioneve të siperpermendura u dërgohen në mënyrë të rregullt azhurnime të reja nepermjet të dhënave të marra nga entet pronare të rrugëve, të cilët janë të detyruar në baze të nenit 221, pika 3, të Kodit Rrugor si edhe nepermjet komunikimit telematik, të marre nga arkivi kombetar i mjeteve dhe të gjendjes civile të personave, të kualifikuar për drejtimin e mjetit.

8. Të dhënat për krijimin dhe azhurnimin e herepashershem të seksioneve jepen, në baze të udhëzimeve të hartuara nga Ministria e Transportit, Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve për rruget shtetërore, nga shoqëritë koncensionare dhe nga entet e tjera pronare të rrugëve në rrethe. Udhëzimet duhet të jenë në përputhje me udhëzimet dhe rregulloret europiane, komunitare dhe ndërkombetare.

9. Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, e cila është në vartësi të Ministrisë së Transportit merr masë për mbajtjen e Arkivit Kombetar të Rrugëve. Pjesa më e madhe e shpenzimeve për mbajtjen e arkivit perballohen nga të ardhurat, për të cilat flitet në nenin 223 të Kodit Rrugor.

10. Ministri i Transportit, në baze të të dhënave të A.K. të Rrugëve, vendos çdo tri vjet për regjistrimin e trafikut dhe për publikimin e këtij regjistrimi.

Neni 368.

Arkivi Kombetar i Mjeteve (Neni 221 i Kodit Rrugor)

1. Arkivi kombetar i mjeteve, i ngritur pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Sherbimeve të Transportit Rrugor, sipas nenit 221, nga pikat 5, 6, 7, 8 dhe 9, të Kodit Rrugor, përmban të dhënat përkatëse të dhënave të aftësive profesionale sipas pikave “e”, “f”, “g”, “h”, “I”, “j”, “k”, “l”, të nenit 47 të Kodit Rrugor, të cilat duhet të jenë të informatizuara. Të dhënat e këtij arkivi administrohen brenda sistemit informatik të Drejtorisë së Përgjithshme të Sherbimeve të Transportit Rrugor, në pesë seksione të veçanta, me hyrje të drejtpërdrejte, të lidhura ngushtë ndërmjet tyre, të afta për të dhënë një vizion të përzgjedhur ose të plotë të të dhënave të grumbulluara.

2. Seksioni “homologime” përmban karakteristikat teknike të mjeteve, të përcaktuara nga kontrollet dhe provat e homologimit dhe të pranimit në qarkullim.

3. Seksioni “gjendja civile” përmban të dhënat e gjendjes civile të personave, fizike dhe juridike, sipas certifikates së pronesisë ose sipas deklaratave lidhur me mjetet e administruara nga arkivi kombetar, pronare, bleres, përdorues, qiramarres ose bleres me keste të ketyre mjeteve.

4. Seksioni “regjistrime” përmban, për çdo mjet, të dhënat e identifikimit, ngjyren, të dhënat përkatëse të nxjerrjes së lejes së qarkullimit dhe të certifikates së pronesisë, të dhënat përkatëse të të gjitha problemeve të tjera, teknike dhe juridike, të vete mjetit.

5. Seksioni “transport mallrash dhe udhetaresh” përmban datën dhe numrin e autorizimeve dhe të licensave të leshuara në favor të automjeteve të përshtatshëm për transport mallrash dhe udhetaresh për llogari të të treteve dhe për llogari të vet, si dhe gjendjen në azhurnim të vazhdueshëm të regjistrit kombëtar të personave, fizike dhe juridike, që ushtrojnë autotransportin e mallrave dhe udhëtareve për llogari të të treteve.

6. Seksioni “aksidente” përmban, për çdo mjet të dhënë përkatës për aksidente, në të cilat është përfshirë mjeti, me tregues për secilin aksident, me të dhënë anagrafike të drejtuesit, menyrat e kohës dhe të vendit në të cilin ky është verifikuar, natyrën dhe sasinë e dëmeve të kryera, pasojat që kanë rrjedhur.

7. Seksionet për të cilat flitet në pikat 2 dhe 5 furnizohen me të dhëna në mënyrë automatike duke përdorur të dhënë që ka sistemi informatik i Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor dhe azhurnohen, në mënyrë të vazhdueshme, nga zyrat qendrore dhe në bazë të këtij organi. Seksioni, sipas pikës 6, në mënyrë të vazhdueshme merr të dhëna dhe azhurnohet me të dhënë të transmetuara me rrugë telematike ose me bobina manjetike, nga autoriteti policor që ka vënë re aksidentin. Transferimi i të dhënave të nevojshme për furnizimin dhe azhurnimin e seksioneve, sipas pikave 3, 4 dhe 6, do të kryhet nga sistemi informatik i shoqatave të drejtuesve të automjeteve, nga autoriteti policor dhe nga shoqëritë e sigurimeve, sipas modeleve dhe procedurave të përcaktuara nga Ministria e Transportit në bashkëpunim me ministrinë e tjera të interesuara, brenda një muaji nga dita e plotësimit të formaliteteve të aksidentit ose të kallzimit të aksidentit.

8. Për mbajtjen e Arkivit Kombëtar të mjeteve, për të cilat u fol në këtë nen, dhe për Regjistrin Kombëtar të personave të kualifikuar për të drejtuar mjete, për të cilët flitet në nenin 369 të kësaj rregulloreje, ngarkohet sistemi informatik i Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor. Menyrat e keshillimit u janë besuar programeve të ngritura interaktive ose që do të ngrihen në sistemin informatik të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

9. Arkivi i mjeteve është në marrëdhënie telematike me Arkivin e Rrugëve, për të cilët flitet në nenin 367 dhe me Regjistrin Kombëtar të personave, të kualifikuar për të drejtuar mjetet, për të cilët u fol në nenin 367.

10. Për të siguruar të dhëna të përshtatshme dhe në kohë, për nevojat e administratës shtetërore, Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, me hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje, administron qendrën e përpunimit të të dhënave dhe merr të gjitha përgjegjësitë e nevojshme për të garantuar informatizimin e procedurave, si dhe drejtimin administrativ - kontabel të këtij sistemi.

Neni 369.

Rregjistri Kombëtar i personave të aftësuar për drejtimin e mjeteve (Neni 221 i Kodit Rrugor)

1. Zyra e regjistrit kombëtar të personave të kualifikuar për të drejtuar mjetet, është ngritur pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, sipas nenit 221, pikat 8, 9, 10 dhe 11 të Kodit Rrugor dhe përmban të dhënë përkatëse për aftësinë, për të cilën flitet në nenin 115 të Kodit Rrugor. Ajo duhet të jetë e informatizuar dhe të dhënë të saj duhet të administrohen brenda sistemit informativ të kësaj drejtorie, në pesë seksione të veçanta, me hyrje drejtpërdrejtë, të lidhura ngushtë

ndermjet tyre dhe të afta për të dhene një vizion të perzgjedhur dhe te plote të të dhenave.

2. Seksioni “kualifikim” përmban për çdo drejtues dhe për secilin kualifikim te kryer, të dhenat përkatëse për procedimin e marrjes të lejes se drejtimit, të kërkeses për autorizim për t’u ushtruar ne guide deri ne rezultatet e proves, nese jane të nevojshme, si dhe të gjitha procedurat e metejshme si marrja, rimarrja, rishikimi, pezullimi, shfuqizimi; përmban gjithashtu të dhenat përkatëse te çertifikates se aftesimit profesional.

3. Seksioni “gjendja civile” përmban të dhenat e gjendjes civile të personave fizike, që kane kryer kualifikimin për drejtim mjeti.

4. Seksioni “shkelje” përmban të dhenat përkatëse të shkeljeve të bera nga secili person i kualifikuar për drejtim mjeti, me tregues të vendit, të dates, të tipit të shkeljes dhe të organit kontrollues me procesverbalin e njoftimit dhe targeten e mjetit që ka kryer shkeljen.

5. Seksioni “sanksione” përmban të dhenat përkatëse të sanksioneve, si për sanksione administrative, ashtu edhe për saksione administrative plotesuese, si dhe të sanksioneve penale, për normat e shkelura të qarkullimit rrugor.

6. Seksioni “aksidente” përmban, për çdo drejtues, të dhenat përkatëse të aksidenteve ku është përshire drejtuesi, me tregues për secilin aksident, të dhenat e mjetit, menyren, kohen dhe vendin ku është kryer aksidenti, natyren dhe sasine e demeve, si dhe të dhenat përkatëse mbi proceduren deri ne zbatimin e sanksioneve për të cilat është folur ne piken 5.

7. Seksionet, për të cilat është folur ne pikat 2 dhe 3, publikohen rregullisht duke përdorur të dhenat qe jane mbledhur ne sistemin informatik të organit qëndror përkatës dhe azhurnohen vazhdimisht nga zyrat, qendrore dhe ato periferike, të ketij organi. Seksionet për të cilat flitet ne pikat 4 dhe 5, publikohen duke perdorur te dhenat ne sistemin informativ te organit perkates dhe azhurnohet vazhdimisht me të dhenat që transmetohen, mbi bobina manjetike ose ne rruge telematike, nga organi qe e ka vene re shkeljen dhe nga organi qe ka sanksionin. Seksioni, per te cilin flitet ne piken 6, publikohet gradualisht dhe azhurnohet vazhdimisht me te dhenat qe transmetohen ne rruge telematike ose manjetike, nga autoriteti i policise qe ka pare aksidentin dhe nga kompania e sigurimeve ku eshte denoncuar aksidenti. Transferimi i të dhenave të nevojshme për publikimin dhe për azhurnimin e seksioneve për të cilat flitet ne pikat 4, 5 dhe 6 kryhet ne nje kohe të shkurter, siç përcaktohet ne udhezimin e ministrit të Transportit dhe të ministrit të Rendit Publik, me afatin prej një muaji, perkatesisht nga data e shkeljes, nga data e aksidentit dhe, për kompanite e sigurimeve, nga data e paraqitjes se denoncimit të aksidentit.

8. Hyrja dhe keshillimi ne Regjistrin Kombetar behet sipas menyrave për të cilat flitet ne nenin 368, pika 8, e kesaj rregulloreje.

9. Regjistri themeltar i të kualifikuarve për guide është ne marredhenie telematike me Arkivin e Rrugëve dhe me arkivin e mjeteve për të cilet flitet ne nenet 367 dhe 368.

Neni 370.

Sisteme monitorimi (Neni 222 i Kodit Rrugor)

1. Sistemet e monitorimit, për të cilet flitet ne nenin 222, pika 1, e Kodit Rrugor, jane vendosur nga entet pronare të rruges ne vendet e caktuara te seciles rruge, ne ate vend ku vendosja rezulton me e përshtatshme, ne perputhje me udhezimet e Komunitetit European dhe të dosjeve te qarkullimit rrugor që nxirren nga Ministria e Transportit brenda dy muajve nga hyrja ne fuqi e Kodit Rrugor. Entet pronare, ia bejne te ditur, ne kohen e duhur, Ministrise se Transportit vendet e vendosjes dhe i shenojne keto ne regjistrin rrugor, brenda tridhjete diteve nga njoftimi. Treguesi mund të jete modifikuar ose azhurnuar nga enti pronar çdo here që e kerkojne nevojat e trafikut dhe të qarkullimit.

2. Ruajtja dhe mirembajtja e ketyre sistemeve behet nga enti pronar i rruges. Enti pronar ka për detyre të dergoje çdo muaj të dhenat e nxjerra nga sistemet e paralajmerimit të Arkivit Kombetar të Rruges, për të cilet flitet ne nenin 222 të Kodit Rrugor, ne perputhje me udhezimet perkatese te përcaktuara nga ministri i Transportit.

3. Për sistemet që tregojne për ndotjen zanore dhe atmosferike, për të cilat flitet ne nenin 222, pika 2, e Kodit Rrugor, enti pronar ka për detyre të shqyrtoje udhezimet e dhena nga ministri i Shendetesise si dhe ministri i Transportit. Në keto udhezime tregohen vendet për çdo rruge ne të cilat, duhen vendosur sistemet, menytrat e vendosjes dhe funksionimin e tyre. Enti pronar i rruges ka për detyre që t'ia dergoje cdo muaj arkivit kombetar te rrugeve të dhenat e mbledhura, per te cilat flitet ne nenin të Kodit Rrugor, sipas udhezimeve të përcaktuara bashkerisht nga ministri e Transportit dhe ai i Shendetesise.

Neni 371.

Rregullore për të drejtat që kane të interesuarit për operacionet tekniko-administrative, qe jane nen përgjegjësinë e Ministrisë të Transportit, dhe detyrimet për koncesione, autorizime, licensa dhe lejet qe jane në përgjegjësi te enteve pronare të rrugeve (Neni 223 i Kodit Rrugor)

1. Shuma e të ardhurave për operacionet teknike dhe teknike-administrative ne pergjegjesi të Ministrise se Transportit jane fiksuar ne tabelen VII.1, që është pjese përberese e kesaj rregulloreje. Ato zbatohen me hyrjen ne fuqi te Kodit Rrugor dhe duhet të derdhen nga të interesuarit ne aktin e paraqitjes se kerkeses për leje, miratime, homologime dhe autorizime, të parashikuara nga kodi, ne llogarine rrjedhese të përshtatshme që i dergohet Ministrise se Transportit nepermjet Drejtorise së Përgjithshme të Rrugeve.

2. Shuma e të ardhurave qe duhet derdhur nga të interesuarit, për të marre ose rimarre, autorizime, licensa dhe leje nga entet pronare të rrugeve, përcaktohet nga vete entet, të cilet kane detyre t'i komunikojne për çdo vit Ministrise se Transportit nepermjet Drejtorise se Përgjithshme të Rrugeve.

3. Shumat, për të cilat është folur ne pikat 1 dhe 2, jane te azhurnuara çdo dy vjet dhe kane te njejten mase me te tëra variacionet e pranuar nga INSTAT; të treguesit të çmimeve për konsum për familjet e punetoreve dhe të nenpunesve, të verifikuara ne të

dy vitet e mëparshëm. Kur është nevoja, brenda 1 dhjetorit të çdo dyvjecari, ministri i Transportit përcakton, përse ai ka ne përgjegjesi, shumën e re që zbatohet nga 1 janari i vitit paraardhës, me rrumbullakimin, me shumë se njëmijë lekë nëse tre shifrat e fundit kalojnë pesëqind lekët dhe atyre me të ulta, në rast të kundërt.

Neni 372.

Shfuqizimi i vendimeve dhe i udhëzimeve të rregullores së mëparshme, në fuqi dhe marrja e udhëzimeve komunitare (Neni 226 i Kodit Rrugor)

1. Të gjitha vendimet, urdhrat dhe udhëzimet e Këshillit të Ministrave, të dala në zbatim të Kodit Rrugor të mëparshëm, shfuqizohen.
2. Të gjitha urdherat dhe udhëzimet teknike, të nxjerra nga ministrat përkatës të fushave përkatëse, në zbatim të normave të rregullores të mëparshme, shfuqizohen.
3. Ngarkohen ministrat përkatës që, brenda 12 muajve nga data e miratimit të kësaj rregulloreje, të nxjerrin urdherat, udhëzimet dhe akte normative në zbatim të detyrave që dalin nga venia në jetë e kësaj rregulloreje.
4. Udhëzimet e Komitetit Europian, në fushat për të cilat flet kjo rregullore, janë zbatuar me menyrat për të cilat flitet në nenin 224 të Kodit Rrugor.

KREU II

DISPOZITA TRANZITORE

(Nenet 232-235 të Kodit Rrugor)

Neni 373.

Hyrja ne fuqi e normave të kesaj rregulloreje (Neni 235 i Kodit Rrugor)

1. Rregullorja e mesiperme hyn ne fuqi me.....

KRYEMINISTRI

Ilir META

Tirame me, ... 1999

SHTOJCA TE KAPITULLIT III

SHTOJCA I

Neni 196

(Karakteristikat konstruktive dhe menytrat e kontrollit të ciklomotoreve)

1. Karakteristikat konstruktive të ciklomotoreve, për të cilat flitet ne nenin 196, janë si me poshte:

- a) Silenciatori i thithjes: seksioni i përgjithshëm i dritareve të thithjes nuk duhet të jete me i vogel se 1.1 here se ai i difuzorit të karburatorit.
- b) Karburatori: (vetem për ciklomotoret me dy rrota), diametri minimal i difuzorit nuk duhet të kaloje 12 mm.
- c) Tubi i thithjes: Mund të jete një trup, se bashku me cilindrin ose mund të jete i zmontueshem. Në rastin e pare, dhe nese realizohet seksioni minimal i thithjes, tubi i thithjes duhet të kete spesor jo me të madh se 2.5 mm, me mbajtes për rforcim; përjashtohen nga kushti i mesiperm dritaret e pranimit dhe seksionet e tubit të thithjes, që e paraprijne për një thelesi prej 10 mm. Në rastin e dyte tubi i thithjes, nese ne të realizohet seksioni minimal, duhet të kete seksion të brendshem pothuajse te qendrueshem ne krahasim me ate minimal të thithjes dhe spesor te qendrueshem, jo me të madh se 2.5 mm për një gjatesi jo me të vogel se 15 mm; lejohen nervaturat e përforcimit. Seksioni i hyrjes se cilindrit duhet të jete i rakorduar me seksionin e brendshem të gypit. Për gjate të gjithë tubave të thithjes nuk duhet të vendosen elemente që prishen lehte.
- ç) Guarnicioni i testates: nuk duhet të kete një spesor me të madh se 0.5 mm ne gjendje shtrengimi.
- d) Guarnicioni cilindër-karter: nuk duhet të kete një spesor me të madh se 0.5 mm ne gjendje shtrengimi.
- dh) Pistoni: kur pistoni gjendet ne piken e vdekur, me të larte nuk duhet të mbuloje dritaret e thithjes. Kjo nuk zbatohet ne pjeset e kanalit të zbrazjes, që përputhen me dritaret e thithjes, ne rastin e shperndarjes me flete. Rrotullimi i pistonit me 180° nuk duhet të rrise fuqine e motorit.
- e) Cilindri dhe testata: nuk duhet të kete nderprerje artificiale ne tubat e kalimit të gazit që mund të modifikohen lehte ose të hiqen.
- ë) Sistemi i shkarkimit: pjesa e tubit të shkarkimit që gjendet brenda silenciatorit, duhet të jete e salduar me pjesen e jashtme me vete tubit dhe të jete e palevizshme.
- f) Ndenjësja: për ciklomotorin me dy rrota, siperfaqja e përshtatshme, që sherben për të mbajtur ndenjesen, nuk duhet të kaloje gjatesine 0.40 m. Për ciklomotorin me tre rrota, ne kabinen e drejtuesit, duhet të kete një gjeresi te lire, të pakten 0.60 m, dhe një ndenjese, me një gjeresi jo me të madhe se 0.50 m.

SHTOJCA II

Neni 197

(Karakteristikat konstruktive te motomjeteve)

1. Karakteristikat konstruktive të motomjeteve jane si me poshte:

- a) numri maksimal i cilindrave: 2 (per motore me djegie të brendshme);
- b) vellimi maksimal: 300 cm³ për motore me ndezje të komanduar ne dy kohe, 550 cm³ për motore me ndezje të komanduar ne kater kohe, duke përjashtuar turbofryrjen ne të dyja rastet; 800 cm³ për motore me ndezje spontane;
- c) seksioni minimal i karburatorit ose i karburatoreve nuk merret me bokolla, të futura me presim ose që hiqen lehte;
- ç) seksioni i përgjithshem i valvolave të thithjes për çdo cilindër të motoreve me 4 kohe nuk duhet të jete me i madh se 1.3 here nga seksioni minimal i karburatorit, si është përcaktuar ne shkronjen “c”;
- d) seksioni minimal i tubit ne testate të çdo cilindri të motoreve me 4 kohe, nuk duhet të jete me i madh se seksioni i karburatorit, si është përcaktuar ne shkronjen “c”;
- dh) për motorat diesel, sistemi i kufizimit të regjimit maksimal në boshllëk të motorit i realizuar me një tolerance ± 150 rrotullime/minute;
- e) spesori i pareteve të çdo dege të kolektorit, i zvogeluar sa me shume që të jete e mundur, ne piken me të ngushte të mos jete me shume se 3 mm;
- ë) për motorat me 2 kohe, korniza e dritave të thithjes, ne cilindër ose ne karter, me një unaze celiku të ngurte, me spesor të pakten 1 mm dhe e gjate të pakten 3 mm, per seksionin me të ngushte; ne alternative montimi i kolektorit të thithjes me vida, ne menyre që të mos çmontohet pa carje;
- f) ne motoret me 2 kohe, duke montuar një piston të rrotullueshem me 180° ,fashatura nuk duhet të ndryshoje;
- g) për motoret me 4 kohe deklarimi i fashatures, ngritja dhe diametri i valvolave;
- gj) spesori i guarnicionit ne koke, jo me i madh se 1.8 mm dhe i atij ndermjet cilindrit dhe karterit jo me i madh se 0.5 mm.

2. Karakteristikat teknike të paretit ndares se kabines duhet të sigurojne që:

- a) të jete solide me strukturen e mjetit dhe e vendosur ne një largësi jo me të madhe se 25 cm nga ndenjesja e drejtuesit ne pozicionin e tërheqjes maksimale;
- b) të kete një nivel të rezistences ndaj ngarkeses së tille që të mbaje një shtytje pingul me paretin, të shperndare njëtrajtesisht ne shtesen e brendshme të saj, të barabarte me 80 për qind të ngarkeses maksimale të deklaruar ne homologim;
- c) përbehet ne një siperfaqe të vazhduar, me pjese xhami të fiksuara për kontroll të kabines, për ngarkese jo me të madhe se 2,500 cm².

SHTOJCA III

Neni 215

(Vlera maksimale e mases se rimorkiuar dhe përcaktimi i saj. Procedura për kapjen rimorkiove)

1. Vlera maksimale, e pranuar, e mases se rimorkiuar kufizohet nga raporti ndermjet mases se përgjithshme, për ngarkim të plote të rimorkios, dhe mases se përgjithshme për ngarkim të plote të kamionit (motorit tërheqes), përberes së një kompleksi mjetes. Ky raport, për rreth 100 kg, nuk duhet të kalojë:

- a) 1.45 => nese kompleksi i mjeteve është i pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik;
- b) 0.8 => nese kompleksi i mjeteve nuk është i pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik. Për autoveturat, për automjetet për transport të kombinuar, të personave dhe të sendeve, dhe për autokarvanet, në çdo rast, vlera e mases se rimorkiuar nuk mund të jetë më e madhe se vlera e tares se këtyre mjeteve;
- c) 0.5 => në rastet në të cilat rimorkio nuk është pajisur me sistem frenash ose kur tërhiqet një mjet që nuk vlerësohet si rimorkio, përveç sa është thënë në nenin 11, pika 4, shkronja “e”.

2. Për autoartikulet, vlerat maksimale për të cilat u fol me sipër i referohen raportit ndermjet mases maksimale mbi aksin e gjysmerimorkios dhe tares se tërheqesit, shtuar ngarkesën maksimale që peshon mbi samar. Për masë të rimorkiuar të tërheqësit duhet të kuptohet masa e përgjithshme, për ngarkim të plote të gjysmerimorkios.

3. Për traktoret rrugore, të pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik, të paaftë për të kaluar shpejtesinë 40 km/ore, vlera maksimale e raportit është rritur në

4. Për transportin e jashtëzakonshëm, për të cilin flitet në nenin 10 të Kodit Rrugor vlera maksimale e raportit mund të rritet në gjashtë, kur kamioni (mjeti tërheqës) nuk mund ta kalojë gjatë procesit të tërheqjes shpejtesinë 40 km/ore dhe të ketë peshe të ngjitur jo më të vogël se 75 për qind të vete mases se përgjithshme.

5. Provat për përcaktimin e mases se rimorkiuar, që kryhen për ngarkim të plote, duhet të pranojnë:

- a) që kompleksi i mjeteve të mund të niset mbi një pjerresë prej 8 për qind.
- b) që kompleksi i mjeteve të mund të levizë me një shpejtësi, që nuk ndryshon më shumë se 10 për qind të shpejtesisë që i përgjigjet numrit të rrotullimeve të fuqisë maksimale të motorit, me raportin më të lartë të transmisionit, mbi një pjerresë jo më të vogël se 1 për qind; kontrolli mund të kryhet duke verifikuar se shpejtimi mesatar mbi rrugë të sheshtë të mos jetë më i vogël se 0.1 m/sec^2 , në fushën e përdorimit të raportit më të lartë të transmisionit, ndermjet regjimeve të momentit maksimal dhe të fuqisë maksimale. Kjo provë nuk kryhet në rastin e maunëve, për të cilat është verifikuar se raporti ndermjet

fuqise maksimale të motorit dhe mases së përgjithshme të kompleksit të mos jete me e vogel se 5.88kË/tonë.

6. Për tërheqjen e një rimorkioje ose të një gjysmerimorkioje është e nevojshme që:

- a) pajisjet e tërheqjes të jene të tipit të miratuar dhe të pajtueshem ndermjet tyre;
- b) të jene kontrolluar kushtet e brendashkrimit të ktheses, të parashikuara ne nenin 213;
- c) sistemet e frenimit të te dyja mjeteve, që bejne pjese ne kompleksin e mjeteve, të jene të pajtueshem ndermjet tyre;
- ç) sistemi i lidhjes se sistemeve të frenave, të ndriçimit dhe të sinjalizimit pamor të jene të pajtueshme ndermjet tyre;
- d) përmasat e mjeteve të vecanta ose të kompleksit të mjeteve nuk i kalojne kufijte për të cilat flitet ne nenin 61 të Kodit Rugor, duke bere përjashtim për mjetet e përshtatshme për transport mjetesh dhe të kontainereve, për të cilet flitet ne nenin 9, pika 3, shkronja “d” dhe “e” të Kodit Rugor, kur për keto mjete nuk kerkohet autorizimi për qarkullim sipas pikes 6 të ketij neni;
- dh) masat e mjeteve të veçanta ose të kompleksit të mjeteve nuk i kalojne kufijte për të cilet flitet ne nenin 62 të Kodit Rugor;
- e) jane shqyrtuar të gjitha detyrimet e përshkruara nga normativa per transportin e mallrave ne përgjithesi, dhe të mallrave të rrezikshme, kur behet fjale për mjete të caktuara për keto.

SHTOJCA IV

Neni 221

(Sistemet e sinjalizimit pamor të bicikletave)

1. Karakteristikat dhe vlerat e intensitetit të ndriçimit të reflektuar, ne mije qiri për çdo lux të drites se bardhe renesse, të përshkruara ne funksion të kendeve të ndryshme të renies dhe të përthyerjes, jane ato të treguara ne tabelat e meposhtme:

Ngjyra e Sistemit	Nr.	Pozicioni	Sip.minimale e secilit sistem (cm ²)	Kendi i Divergjences °	Kendi i Renies		
					20 °	40 °	
E kuqe	1	Prapa	25	± 20'	30	20	12
				± 2°	6	3	2
E verdhe	4	Pedalet	8	± 20'	20	12	5
	4	Anesore		± 2°	4	3	2

2. Materiali reflektues i sistemeve me drite të kuqe, të ndritshme, me ngjyre të bardhe me temperature të ngjyres të barabarte me 2,848 grade K (grade absolute), duhet të reflektoje drite me koordinatat kolorimetrike të meposhtme:

$$X = 0.652 \div 0.648$$

$$Y = 0.341 \div 0.342$$

$$Z = 0.007 \div 0.010$$

3. Materiali reflektues i sistemeve me ngjyre të verdhe duhet të reflektojë dritë me koordinatat kolorimetrike e mëposhtme:

$$X = 0.573 \div 0.556$$

$$Y = 0.421 \div 0.437$$

$$Z = 0.007 \div 0.006$$

4. Materialet reflektues duhet të kenë karakteristika të tilla, që të jenë rezistente ndaj nxehtësisë, ndaj dritës së diellit, ndaj mjegullës së dendur, ndaj luhatjeve të temperaturës, ndaj abrazionit, e ndaj solventeve.

SHTOJCA V

Neni 223

(Karakteristika konstruktive dhe funksionale të mjeteve me motor dhe rimorkiove të tyre)

A - PESHAT, PËRMASAT DHE PAJISJET.

Tara.

Pesha e përgjithshme.

Pesha mbi akse.

ç) Përmasat maksimale të pengesës.

Numri i akseve dhe nderakseve.

dh) Daljet maksimale.

Lartësia minimale nga toka ndermjet dy gomave.

ë) Përmasat e brendshme të kabines dhe përcaktimi i numrit të vendeve.

Tipi i struktures mbajtëse.

Karroceria.

gj) Pajisje të veçanta.

B - KARAKTERISTIKAT KRYESORE

Përcaktimi i shpejtësisë llogaritëse.

Verifikimi i shpejtësisë maksimale.

Fuqia e motorit.

ç) Përcaktimi i konsumit të karburantit.

Prova e përshpejtimit në planin horizontal. dh) Aftësia nisëse në ngjitje.

Raporti fuqi/peshe.

ë) Pesha e rimorkiuar.

Tipi i transmisionit dhe raportet.

C - SIGURIMI AKTIV.

Vendosja e sistemeve të sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit.

Impianti elektrik.

Boria.

ç) Fshiresit e projekteve (per ato që jane të pajisur nga fabrika).

Frenat, sistemi i frenimit dhe elementet përberes. dh) Pasqyrat që shohin prapa.

Shkrirja dhe heqja e avullit nga xhamat e mjetit. ë) Ngrohja e kabines.

Serbatoret e karburantit dhe parandalimi i ndezjes.

Dyert (brava dhe cerniera - pedan).

gj) Fushepamja e drejtuesit të mjetit dhe agjentit verifikues nga jashte.

a) Fshiresja dhe laresja e xhamave.

b) Disqet dhe rrotat.

c) Pneumatiket.

d) Sistemi i pedaleve të komandes.

- SIGURIMI PASIV.

a) Goditje dhe përmbysje.

b) Sigurim kunder vjedhjes.

c) Xhama të sigurimit.

ç) Kapeset e rripit të sigurimit.

Paragodites për autoveturat.

dh) Mbrojtese e prapme kunder ndotjes.

Mbrojtje kunder spostimit të ngarkeses. ë) Mbrojtje anesore.

Parafangot.

Vendi për të vendosur kembet.

gj) Mekanizmi i kthimit.

Sistemimi i brendshem, rezistenca e ndejteseve dhe kapja e tyre.

Rripi i sigurimit.

Sistemi i mbajteses se femijeve.

Mbështetësja e kokes.

Të dalat (cepat) e jashtme.

Kufizimi i venies ne pune të materialeve të caktuar.

Identifikim i mjeteve të gjate dhe/ose të rendë.

Parasperkatje.

Ene të thjeshta, nen presion.

Pyka për mbajtjen e mjetit.

D - MBROJTJA E MJEDISIT DHE E SHENDETIT.

Pajisje kunder zhurmes nga radioja.

Zhurme e jashtme e mjeteve me motor.

Dalja e papastertive nga mjetet me motor, me vetendeze dhe ndeze të detyruar.

ç) Pozicioni i tubit të shkarkimit.

Kohezgjatja e sistemit kunder ndotjes nga shkarkimi. dh) Kutia e ndihmes se shpejte

Fiksja e zjarrit.

DH – NORMA PER KATEGORI TË VECANTA MJETESH.

- Karakteristikat e ambulancave.
- Karakteristikat e mjeteve me interes historik ose koleksionist.
- Karakteristikat e autobuseve.
- ç) Karakteristikat e mjeteve të përshtatshem për transport mallrash.
- Karakteristikat e autokarvaneve.
- dh) Karakteristikat e mjeteve për transport personash, me shërbim me qira, me drejtues mjete ose të shërbimit “taksi”.
- Karakteristikat e mjeteve të blinduar dhe/ose të përshtatshem në shërbim të policisë.
- ë) Karakteristikat e ciklomotoreve.
- Karakteristikat e katerrroteshave, me motor.
- Pajisje të vecanta të mjeteve që ushqehen me gaz të lëngshëm ose jo.
- gj) Karakteristika të trolejbuseve.

- DISPOZITA FISKALE.

- a) Vendi ku vendoset targa.
- b) Fuqia fiskale.
- c) Fuqia fiskale e motoreve elektrike.
- ç) Targa të vogla dhe regjistrimi.
- d) Markimi identifikues i motorit.
- dh) Ngjyra e karrocërve.

– TE NDRYSHME.

- a) Tahometri
- b) Tahografi
- c) Marshi i levizjes mbrapsh.
- ç) Pajisje të kapjes dhe të tërheqjes së kamioneve me rimorkio, mauneve dhe të autobuseve fizarmonike.
- Çiftezimi sipas tipeve ose klasave të tërheqësve me rimorkio ose gjysmë rimorkio.
- dh) Sistemi i rimorkimit të mjeteve në avari ose që kanë qëndruar kundervajtje.
- Identifikimi i komandave, llampave të kontrollit dhe indikatorëve.
- ë) Mbajtësja e kaskës për motomjetet.
- Mbajtësja e valixheve.
- Mbajtësja e skive.
- gj) Antenat e radios dhe të radiotelefonit.

SHTOJCA VI

Neni 227 (Hollësi konstruktive të sinjaleve të levizshme, shumëfunksionale, të ndihmes së shpejte)

1. Cilesite e shënimeve dhe të simboleve të sinjaleve të levizshme, shumëfunksionale, të realizuara me leter praparefleksive janë:

a) Faqja e pare: shenimi SOS i zi, mbi fushe të bardhe ose të verdhe me përmasa 350 ± 10 mm x 250 ± 10 mm, shkruar me shkronja të medha, me lartesi 140 ± 5 mm.

b) Faqja e dyte: kjo faqe është e përbere nga një SOS fiks dhe nga një simbol i ndryshueshem me ane të dy skedave dyfaqshe. Shenimi SOS i zi, ne fushe të bardhe ose të verdhe, me përmasa 100 ± 5 mm x 250 ± 10 mm, shkruar me shkronja të medha, me lartesi 80 ± 5 mm x 250 ± 10 mm dhe jane:

KRYQI I KUQ, ngjyre te kuqe; lartesia e simbolit: 200 ± 5 mm.

CELES ANGLEZ, ne ngjyre te zeze; lartesia e simbolit: 200 ± 5 mm.

DISTRIBUTORI I KARBURANTIT ne ngjyre te zeze; lartesia e simbolit: 200 ± 5 mm.

2. Koordinata trikromatike e kampioneve përfaqesuese të sinjalit të levizshem, shumefunksional, të realizuar me leter praparefleksive, me ngjyre të bardhe ose të verdhe, të plotesuar ne çdo pjese, duhet të përfshihen ne zonen e diagrames kolorimetrike te vitit 1931 të hartuar nga Komisioni Internacional për ndriçimin (CIE), të kufizuara nga kater pika të përcaktuara ne tabelen e meposhtme.

NGJYRA	KOORDINATAT E 4 PIKAVE QE KUFIZOJNE ZONEN E LEJUAR NE DIAGRAMEN KOLORIMETRIKE CIE 1931			
	1	2	3	4
X E BARDHE	0.350 0.360	0.300 0.310	0.285 0.325	0.335 0.375
Y				
X E VERDHE	0.545 0.454	0.487 0.423	0.427 0.483	0.465 0.534
Y				

3. Menyrat e kontrollit të sinjaleve të levizshme, shumefunksionale, edhe pse behen sipas përshkrimeve të pikave 5 dhe 8, të nenit 226, jane përcaktuar nga Ministria e Transportit.

SHTOJCA VII

Neni 229

(Shenimi zyrtar i numrit të shasisë)

1. Shenimi i një numri të caktuar, zyrtar behet ne rastet kur numri i identifikimit të shasisë është ndryshuar, është prishur, është i palexueshem si rezultat i një vepre penale të provuar ose mungon kur është prodhuar në vend. Shenohet një numer i përbere nga 8 shifra, nga të cilat gjashte të parat paraqesin numrin e protokollit të praktikës zyrtare (me shtimin e zerove të mundshme nese është e nevojshme) dhe dy të fundit tregojne vitin kalendarik, ku eshte shenuar numri i shasisë.

2. Shënimi (stampimi) bëhet sipas procedurave të përcaktuara nga DPShTRr-ja.

SHTOJCA VIII

Neni 233

(Frytshmeria ne qarkullim i mjeteve me motor dhe i rimorkiove të tyre)

1. Rregullat teknike, për të cilat flitet ne nenin 233, jane si vijon:

a) Rrota, gomat dhe sistemet ekuivalente.

Si rrotat ashtu edhe gomat, ose sistemet ekuivalente, të montuar ne automjete, motomjete, ciklomotore, rimorkio dhe filomjete duhet të jene shume rezultative e pa demtime, që mund të cenojne sigurine. Faqja shkelese (shtresa me lule e kapertonit) duhet të kete vizatim dhe relief të dukshem mbi të gjithë siperfaqen ; thellesia e prerjeve kryesore të faqes shkelese duhet të jete të pakten 1,60 mm për automjete, filomjetet dhe rimorkiot, të pakten 1,00 mm për motomjete dhe të pakten 0,50 mm për ciklomotoret. Me prerje kryesore kuptohen prerjet e gjera të vendosura ne zonen qendrore të faqes shkelese, që mbulon rreth tre të katertat e kesaj siperfaqjeje.

b) Sistemi i frenimit.

Duhet t'i përgjigjen, përse është parashikuar nga udhezimet 92/54/CEE dhe të garantoje një rezultat jo me të vogel se 80 për qind nga ajo e parashikuar për mjetin e ri.

c) Sistemi i sinjalizimit pamor dhe ndriçimit, impianti elektrik.

Sistemet e sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit duhet të jene të tipit të miratuar për kategorine së ciles i përket mjeti dhe të mbajne të dukshme daten dhe numrin e miratimit. Keto sisteme duhet të kene fuqi te plote vepruese: ne veçanti naten e me mot të kthjellet, dritat e pozicionit të përparme dhe të prapme duhet të jene të dukshme ne një largësi jo me të vogel se 150 m dhe targa e pasme duhet të jete e lexueshme të pakten 20 m larg. Lartesia nga toka, si dhe kuotat e tjera të vendosjes të sistemeve të sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit duhet të përfshihen brënda kufijve të parashikuar; përpara sistemeve nuk duhet të kete xhama ose ekrane, që nuk jane pjese përberese e vete sistemeve; ose nese jane dy pajisje, të vendosura ne menyre simetrike, ato duhet të jene të të njëjtit tip e të së njëjtes ngjyre; orientimi duhet të jete i sakte dhe, për projektoret, duhet të kene mundesine e rregullimit ne horizontal dhe vertikal; nese jane vendosur sisteme, venia ne pune e të cileve është lejuar ne menyre fakultative, ato duhet të jene të miratuara dhe tu përgjigjen kerkesave te përcaktuara ne kete rregullore. Impianti elektrik dhe tensioni i ushqimit ne kapeset e sistemeve ne përdorim duhet t'u përgjigjen rregullave të përcaktuara me tabelen e unifikimit të karakterit përfundimtar.

ç) Sisteme të sinjalizimit zanor.

Duhet të vendosen, ne menyre të dukshme, data dhe numri i miratimit. Në kushtet normale të montimit, të ushqyer nga bateria e ngarkuar, ose ne rastin e sistemeve të ushqyer nga alternatori për një shpejtesi të ketij të fundit prej

1,800 rrotullime/minute, duhet të japin një nivel të zerit subjektiv, të matur mbi aksin e mjetit, 30 m përpara tij, jo me pak se vlerat e mëposhtme:
 80 dB për sistemet e sinjalizimit zanor të automjeteve, trolejbuseve dhe motomjeteve;
 75 dB për sistemet e sinjalizimit zanor të motocikleve, me litrazh jo më të madh se 125 cm³;
 70 dB për sistemet e sinjalizimit zanor të ciklomotoreve;
 80 dB për sistemet e sinjalizimit zanor të posaçëm për autobuset;
 90 dB për sistemet shtese të alarmit.

d) Niveli i zhurmes së sistemeve të shkarkimit.

Niveli i zhurmes duhet të matet, për një mjet të palevizur dhe nuk duhet të kalojë vlerën e kontrollit të përcaktuar në vendin e miratimit ose të homologimit.

dh) Nxjerrja e ndotjeve (papastertive).

Duhet të respektohen vlerat kufi të përcaktuara në udhëzimet 92/55/CEE.

e) Mundësia e shikimit.

Te gjithë xhamat, nepermjet të cileve sheh drejtuesi, nuk duhet të jenë të thyer, as në ndonjë pjesë të veçante.

ë) Karrocëria dhe shasia.

Karrocëria dhe shasia duhet të jenë në gjendje të mirë përdorimi dhe të mirembajtura. Në veçanti shasia nuk duhet të jetë e thyer, as edhe në pjesë të veçanta.

f) Sistemet në përgjithësi dhe miratimi i tyre.

Te gjitha sistemet duhet të jenë në gjendje shumë të mirë. Subjektet e miratuara duhet të mbajnë, në menyrat e përshkruara, datën dhe numrin e miratimit të tyre.

SHTOJCA IX

Neni 243 - 245 (Targat)

1. Shenjat e targave, sipas ndarjes administrative, në Republikën e Shqipërisë janë si vijon poshte:

Nr.	Shenja	Rrethi	Nr	Shenja	Rrethi	Nr	Shenja	Rrethi
1	BR	Berati	13	ER	Kolonja	25	PE	Peqini
2	BZ	Bulqiza	14	KO	Korça	26	PR	Permeti
3	MT	Burreli	15	KR	Kruja	27	DI	Peshkopia
4	DL	Delvina	16	KV	Kuçova	28	PG	Pogradeci
5	DV	Devolli	17	KU	Kukesi	29	PU	Puka
6	DR	Durrësi	18	LA	Kurbini	30	SR	Saranda
7	EL	Elbasani	19	LE	Lezha	31	SH	Shkodra

8	FR	Fieri	20	LB	Librazhdi	32	SK	Skrapari
9	GJ	Gjirokastra	21	LU	Lushnja	33	TP	Tepelena
10	GR	Gramshi	22	MK	Mallakastra	34	TR	Tirana
11	HS	Hasi	23	MA	Malesia e Madhe	35	BC	Tropoja
12	KJ	Kavaja	24	MR	Mirdita	36	VL	Vlora

SHTOJCA X

Neni 245

(Kritere për formimin e të dhënave të targave të mjeteve me motor dhe të rimorkiove)

1. Kriteret për krijimin e të dhënave janë:

- a) Targa e përparme dhe e pasme e automjeteve, rimorkiove, makinave bujqesore dhe teknologjike mban, sipas radhes, stemen zyrtare të Republikës së Shqipërisë, me pullen e kontrollit teknik, dy karaktere alfabetike, kater karaktere numerike dhe një karakter alfabetik; (figura III 4/a)
- b) Targa te sherbimit “taksi”, mban, sipas radhes, stemen e Republikës së Shqipërisë me pullen e kontrollit teknik, dy karaktere alfabetike, tri karaktere numerike, nje karakter alfabetik dhe fjalen TAXI (figura III 4b).
- c) Targa e motomjeteve mban, sipas radhes, stemen zyrtare të Republikës së Shqipërisë, dy karaktere alfabetike, tri karaktere numerike dhe një karakter alfabetik (figura III 3);
- ç) Targa prove për automjetet, mjetet bujqesore dhe teknologjike mban, sipas radhes, stemen zyrtare të Republikës së Shqipërisë, dy karaktere alfabetike, tri karaktere numerike dhe dy karakter alfabetike “PR” (figura III 4f);

Targa prove për motomjetet,: mban sipas radhes, dy karaktere alfabetike, stemen zyrtare të Republikës së Shqipërisë, dy karaktere numerike dhe dy karaktere alfabetike “PR”;

- dh) targa e perkohshme per automjetet, rimorkiot, makinat bujqesore dhe teknologjike mban, sipas radhes, stemen e Republikës së Shqipërisë, dy karaktere alfabetike, tri karaktere numerike dhe dy karakter alfabetik A“P” (figura III 4c).

Targa e perkohshme per motomjetet mban, sipas radhes, stemen e Republikës së Shqipërisë, dy karaktere alfabetik, dy karaktere numerike dhe nje karakter alfabetik “P”

- ë) Targa e mjeteve te trupit diplomatik, mban, sipas radhes, stemen e Republikës së Shqipërisë me pullen e kontrollit teknik, dy karaktere alfabetike “CD” dhe kater karaktere numerike. Per motomjetet, pas stemes se Republikës së Shqipërisë,dy karaktere alfabetike “CD”dhe tri karaktere numerike (figura III 4d).

- f) Targat e sherbimit te trupit diplomatik, mbajne sipas radhes stemen e

Republikes se Shqiperise, pullen e kontrollit teknik, dy karaktere alfabetike dhe kater karaktere numerike. Per motomjetet para stemes se Republikes se Shqiperise, dy karaktere alfabetike dhe tri karaktere numerike (figura III 4e).

nj) Targa e mjeteve rrugore të Ministrisë së Mbrojtjes (e përparme dhe e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike “MM”, tri karaktere numerike dhe dy karaktere alfabetike (figurat III.4/1.m dhe figura III.4/2.m).

Targa e motomjeteve të Ministrisë së Mbrojtjes (e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike “MM”, dy karaktere numerike dhe një karakter alfabetik (figura III.3/g).

2.Karakteret numerike për të cilet u fol ne te gjitha shkronjat e pikes 1, marrin të gjitha vlerat nga 0 ne 9. Progresioni, brenda fushes numerike, shkon nga e djathta ne të majte. Karakteret alfabetike, të parashikuar ne keto pika, shkojne ne menyre progresive nga e djathta ne të majte. Karakteret alfabetike të përdorshme jane: A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, M, N, O P, R, S, T, U, V, X, Y, Z (tabelat nga III.3 deri III.4e), që jane pjese përberese e kesaj rregulloreje).

SHTOJCA XI

Neni 248

(Karakteristikat konstruktive, përmasat, karakteristikat fotometrike kromatike dhe të lexueshmerise se targave. kërkesat për pranimin e tyre)

RREGULLORE TEKNIKE

HYRJE

Perfundimi.

Kjo rregullore sherben për të kontrolluar aftesine e targave me sfond praparefleksues, për përdorim të veçantë, për cka jane të caktuara, dhe për të pranuar kërkesat e rezistences dhe të qëndrueshmerise ne kohe të karakteristikave fizike të materialeve me të cilet jane ndertuar.

Fusha e zbatimit.

Kjo rregullore zbatohet ne targat e regjistrimit, përseritese, të provave dhe të njohjes të përcaktuara nga kjo rregullore dhe të realizuara me një shtrese praparefleksuese, të vendosur mbi mbajtesa alumini.

1. RREGULLA QE ZBATOHEN PER TARGAT.

Rregulla të përgjithshme.

Targat e trajtuara ne kete rregullore jane realizuar:

a) duke fiksuar karaktere alfanumerike (mbushje me thellesi 1,4 mm $\pm$ 0,1 mm), një mbështetes metalik të mbuluar me shtrese praparefleksuese, vetengjites, të tipit të njohur si te përshtatshem, nei baze të kontrolleve teknike, të kryera nga Ministria e Transportit;

b) duke ngjyrosur sfondin e shkronjave, të shifrave dhe të simboleve me boje me ngjyra të përshkruara nga rregullorja;

c) duke vendosur stemen zyrtare të Republikes se Shqiperise;

ç) duke mbuluar siperfaqet e jashtme me një shtrese, boje transparente.

Përmasat dhe kompozimi grafik i targave.

Targat, me përmasa të përcaktuara ne figurat qe i bashkëlidhen kesaj rregulloreje, duhet të kompozohen me karaktere alfanumerike, si ato të treguara ne keto figura.

Ngjyrat.

Sfondi praparefleksues duhet të jete i bardhe per:

- a) targat e regjistrimit, të pasme dhe të përparme, të automjeteve, rimorkiove, makinave bujqesore dhe teknologjike;
- b) targat e regjistrimit të motomjeteve;
- c) targat e proves së motomjeteve, automjeteve, makinave bujqesore dhe teknologjike; targat e perkoheshme te motomjeteve, automjeteve, makinave bujqesore dhe teknologjike.;
- i verdhe për:
- d) targat e regjistrimit të autoveturave per sherbimin “taksi”;

Rregullat kromatike, me ngjyre te bardhe dhe të verdhe jane ne piken 4.1.

Vrima dhe kunja.

Targat duhet të realizohen me kater vrima fiksimi, me diameter 5 mm dhe me kunja të rakorduara. Vendi i vrimave ne targa duhet të jete si ai i treguar ne figuren bashkengjitur.

2. RREGULLA TE ZBATUARA PER PERBERESIT E TARGAVE.

Mbështetëse metalike.

Mbështetësja metalike duhet të jete llamarine alumini, tip A199,5 UNI 9001, pjesa e dyte, ne gradimet H12, H14 ose H24, me spesor $1,00 \pm 0,05$ mm, plani i origjines i nenshtrohet trajtimit mbrojtës fosforokromatik, sipas UNI 4718 ose kromatik, sipas UNI 4719.

Shtresat praparefleksuese.

Shtresat praparefleksuese të targave duhet të jene prej materiali plastik, të bute, plotesisht të shtrire, me spesor te njetrajtshem dhe vetengjites, dmth të mbaje prapa një ngjites gati për përdorim, të mbrojtur nga një flete me spesor minimal “liner”, që të ngjitet menjehere pa qëne nevoja për të përdorur uje, ngjites ose pajisje te vecante. Keto shtresa, të ndara nga fleta mbrojtese, për të cilen u fol me siper, duhet të ngjiten ne cfaredo mbështetëse të forte, plotesisht të shtrire dhe shume të paster. Përvec kesaj ato duhet të jene të mbushura ne thellesi, prej 1.5 mm; duhet të jene të ngjyrosshme, si me boje ashtu edhe me paste serigrafike, të kene karakteristika fizike të qëndrueshme ne kohe dhe të jene rezistente ndaj agjenteve kimike. Përshtatja e shtresave per kërkesat e përshkruara është pranuar nga Ministria e Transportit, sipas procedurave të ilustruara ne kete rregullore.

Ngjyrat dhe transparentet mbrojtës.

Bojerat, pastat serigrafike, ngjyrat opake, transparente dhe solventet, që marrin pjese ne prodhimin e targave duhet të jene ato të përcaktuara ne dokumentacionin teknik, të paraqitur ne aktin e kerkeses për deshmine e aftesise se shtreses. Ato duhet të kene karakteristika fizike të qëndrueshme ne kohe dhe duhet të jene rezistente ndaj veprimit të agjenteve kimike. Transparentet mbrojtës, përveç kesaj, duhet të jene rezistente ndaj gerryerjes.

3. PROCEDURA E PRANIMIT.

Targat.

Ne aktin e pajisjes me targa te deges përkatëse në Drejtorine e Përgjithshme të Sherbimeve të Transportit Rrugor, do të kontrolloje që targat të jene realizuar sipas rregullave të pikes 1, me llamarine të tipit të përshkruar dhe me shtrese praparefleksive, sipas asaj të tipit të njohur, të pranuar. Në rastin kur targat nuk jane të përshatshme për defekt të fabrikimit të lendeve të para, çështja shqyrtohet nga Ministria e Transportit.

Deshmia e aftesise së shtresave praparefleksive dhe të bojërave për targat.

Percaktimi i tipit.

Per deshmie e aftesise, tipi i një shtrese përcaktohet nga:

- a) emertimi tregtar;
- b) materiali;
- c) ngjyra;
- ç) karakteristikat teknike.

Kerkesa.

Instituti Poligrafik përcakton, ne menyre periodike, konkurset per pajisjet e shtresave praparefleksive të targave. Prodhuesi i shtresave, ose përfaqesuesi i tij legal, që do të marre pjese ne gare me një tip shtrese që ende nuk ka fituar deshmie e aftesise, duhet t'i bashkelidhe ofertes dhe dokumentacionit të kerkuar nga Instituti poligrafik një kerkese për deshmie e aftesise të shtreses se filmit, se bashku me dokumentet e meposhtme:

- a) aktin e nenshkrimit, me të cilin deklarohet se pranon kontrollin e përshatshmerise së shtresave të sjella.
- b) autorizimin nepermjet të cilit kerkon deshmie e aftesise, te noterizuar ose, ne rastin, kur i deleguari banon jashte shtetit, nga autoriteti konsullor përkatës (vetem ne rastin kur kerkuesi i deshmise se aftesise nuk është prodhuesi i shtresave);
- c) relacioni teknik, që përshkruan tipin e shtreses të paraqitur për deshmie, se bashku me të dhenat që duhen dhe me të gjitha instruksionet me të cilat Instituti poligrafik merr pjese ne proceset e prodhimit dhe të grumbullimit të shtresave. Në relacion duhet të jene pershkruar me detaje pastat serigrafike, bojerat, dhe ngjyrat opake dhe transparente, të përshatshme për shtresat, menyren e zbatimit të tyre, si dhe solventet që përdoren për të hequr njollat e bojës, që mund të realizohen ne vendin e punes etj.;
- ç) deklarate ku garantohet se shtresat, e përdorura sipas rregullave që përmbahen ne relacionin teknik, jane të garantuara për pese vjet.

Paraqitja e kampioneve.

Per çdo tip të shtreses, për të cilin është kerkuar deshmia e aftesise, kerkuesi do të paraqese shtresen, bojen dhe transparentin mbrojtës, ne

masen e dyfishit te asaj qe nevojitet për kryerjen e kontrolleve, për të cilat flitet ne pikat 4 dhe

4. Kampionet do të përgatiten, ne praninë e teknikeve të kerkues, nga Instituti poligrafik, që do të përdore flete alumini, të tipit të caktuar për prodhim, për provat për të cilat flitet ne pikën 4. Edhe provat, për të cilat flitet ne pikën 5, që kryhen vetem nese të gjitha provat për të cilat flitet ne pikën 4 kanë rezultat pozitiv, gjithashtu, duhet të jene të pajisura, për çdo tip shtrese për të cilën është kerkuar deshmia e aftesise, me një bobine me gjatësi minimale prej 200 m dhe gjeresi 0.111 m, si dhe me bojerat dhe me transparentet mbrojtës.

Prodhimet, për të cilat është folur me lart, duhet të mbajne një shenim, që ben të mundur identifikimin.

Procedura administrative.

Instituti Poligrafik, pas mbledhjes se dokumentacionin dhe te materialeve të nevojshme për deshmine e aftesise, nen kontrollin e Drejtorise se Përgjithshme të Sherbimeve të Transportit Rrugor, ben anonime kampionet e përgatitura sipas pikes 3.2.3 dhe ia dergon Ministrise se Transportit, për provat për të cilat flitet ne pikën 4. Për provat për të cilat flitet ne pikën 5 Instituti poligrafik vendos materialet e ardhura për Drejtorine e Përgjithshme të Sherbimeve të Transportit Rrugor, që i ben ato anonime dhe ia kthen Institutit poligrafik, për kryerjen e provave. Drejtoria e Përgjithshme e Sherbimeve të Transportit Rrugor dhe Instituti poligrafik, kryejne kontrollet teknike, të parashikuara nga pikat 4 dhe 5, dhe perfundimin ua përcjellin Ministrise se Transportit, që nxjerr aktin e deshmise se aftesise. Kjo deshmi mund t'i leshohet kerkuesit vetem nese të gjitha kontrollet, për të cilat u fol me siper, kane qene pozitive, dhe pasi të jete dhene një deklarate, që tregon përberjen kimike të produkteve, e cila është quajtur po kaq e nevojshme sipas Institutit poligrafik dhe te Institutit te Higjienes, për kontrolle ne fushen e higjienes dhe të sigurimit të punetoreve.

Vlera e deshmise se aftesise.

Deshmia e aftesise, e dhene nga Ministria e Transportit, ka vlere per pese vjet dhe autorizon titullarin e deshmise:

a) te marre pjese ne konkursin e pajisjeve, të thena me lart, shpallur nga Instituti poligrafik, duke ofruar shtresa identike me kampionin e quajtur të përshtatshem;

b) te markoje shtresat që dergohen ne Institutin poligrafik me një simbol të identifikimit që nuk hiqet, pa patur asnje korrigjim, i përbere nga shenja e deshmise së fituar e të vendosura sipas shembullit të dhene ne figuren III.5.

Përputhja e prodhimit.

Ministri i Transportit, ne bashkerendim me Drejtorine e Standarteve, vendos përgatitjen e kampioneve e te shtresave ne Institutin poligrafik, dhe verifikon përputhjen me rregullat teknike të kesaj rregulloreje.

Sanksionet për mospërputhje në prodhim.

Ne rastet kur kampionet e përgatitura nuk kenaqin rregullat e rregullores, Ministria e Transportit mund të procedoje për shfuqizimin e deshmise se aftesise të dhene. Në kete rast nuk dergohet ne Institutin poligrafik shtresa e markuar, me numrin e deshmise se shfuqizuar.

Miratimi për vleren e deshmise se aftesise.

Miratim pesevjecar.

Afati i deshmise se aftesise, përcaktuar nga Ministria e Transportit, sipas pikave 3.2.4., mund të miratohet ne pese vjet.kërkesa.

Miratimi i afatit është kerkuar nga titullari i deshmise se aftesise jo me vone se gjashte muaj nga mbarimi i miratimit te pare, me një kerkese të drejtuar Ministrise se Transportit, nepermjet Institutit poligrafik. kërkesa duhet t'i referohet deshmise se aftesise së fituar me pare.

Paraqitja e kampioneve.

Per çdo tip të shtreses, për të cilën është kerkuar miratimi i aftesise, kerkuesi do të paraqese shtresen, bojen, dhe transparentin mbrojtës, ne një sasi dyfish të asaj të nevojshme për përgatitjen e kampioneve që përdoren për provat, për të cilat flitet ne piken 3.5.4. Kampionet do të përgatiten, ne praninë e teknikeve të kerkuesit, nga Instituti poligrafik, me fletën e aluminit të tipit të caktuar për prodhim.

Procedura administrative.

Instituti poligrafik, ia dergon kampionet Drejtorise se Përgjithshme të Sherbimeve të Transportit Rrugor. Kjo drejtori, pas kryerjes se provave të fotometrise, ngjitjes, dhe të rezistences ndaj gërryerjes të transparenteve mbrojtës, me kriteret për të cilët është folur perkatesisht ne pikat e meposhtme 4.2, 4.3, 4.8 dhe 4.9, ia komunikon rezultatin Ministrise se Transportit, e cila nxjerr aktin e miratimit të afatit të deshmise se aftesise. Ky miratim i jepet titullarit të deshmise, i cili vazhdon ta përdore edhe për pese vjet të tjera.

5. RREGULLA DHE METODOLOGJIA E PROVAVE PERKATESE TE SHITESAVE PRAPAREFLEKTUESE DHE TE BOJERAVE TRANSPARENTE.

Kolorimetri.

Ngjyrat e shtresave prapareflektoese, që përdoren ne prodhimin e targave, të mbrojtura nga bojera transparente, të zbatuara sipas instruksioneve të deklaruar nga prodhuesi ne relacionin teknik, duhet të kene koordinata kolorimetrike të përfshira brënda katroreve, të përcaktuara me ane të treguesve të koordinatave të kulmeve.

Përcaktimet e kryera me ndriçuesin "C" të CIE-se.

Ngjyra "e bardhe",

Piket	1	2	3	4
X	0.315	0.360	0.338	0.295
Y	0.305	0.360	0.377	0.323

me kufi minimal të reflektimit 34 për qind.

Ngjyra " e verdhe",

Piket	1	2	3	4
X	0.490	0.538	0.478	0.443
Y	0.430	0.460	0.520	0.477

me kufi minimal të reflektimit 27 për qind.

Përcaktimet e kryera me ndriçuesin "A" të CIE-se

Ngjyra " e bardhe",

Piket	1	2	3	4

X	0.450	0.548	0.417	0.372
Y	0.513	0.404	0.359	0.405

Ngjyra “e verdhe”

Piket	1	2	3	4
X	0.585	0.610	0.520	0.505
Y	0.385	0.390	0.480	0.465

Fotometria.

Norma.

Vlerat minimale.

Ne tabelen e meposhtme jane vendosur, ne mcd/lux cm², vlerat e lejuara për koeficientin specifik të intensitetit të ndriçimit CIE-se për shtresat praparefleksive për targat, të ndriçuara me ndriçues “A” të CIL-se.

“E BARDHE”:

Kendi i thyerjes	Kendi i renies		
	± 5°	± 30°	± 40°
12'	4.5	2.20	1.40
20'	3.5	1.70	0.70
2'	0.30	0.20	0.10

“E VERDHE”:

Kendi i thyerjes	Kendi i renies		
	± 5°	± 30°	± 40°
12'	3.70	1.80	0.80
20'	2.80	1.40	0.60
2'	0.25	0.16	0.08

Vlerat maksimale.

CIL-ja që i pergjigjet një kendi të thyerjes prej 20° dhe një kendi të renies prej 5°, duhet të rezultojë jo më i madh se vlera 7 mcd/lux cm².

4.2.2 Metodologjia e proves.

Kontrolli i përputhjes me rregullat fotometrike kryhet mbi kater kampione, të përbere nga katerkendesha të shtresave të mbrojtura me transparente, të zbatuar sipas udhëzimeve të deklaruara nga prodhuesi ne relacionin teknik, me përmasa minimale 70 x 100 mm, të vendosura mbi mbajtes metalik të sheshtë; madhesite maten mbi kampionin ne largësi 15 ± 0.15 m nga burimi i drites (lente e daljes nga projektori) dhe prova vleresohet pozitive nese të kater kampionet jane karakterizuar nga vlerat e CIE-se ne kufijte minimale dhe maksimale të treguar me siper.

Ngjitja.

Normat.

Ngjitesi vetengjites i shtresave praparefleksive duhet të jete i tille që shtresa e vendosur mbi një mbajtes alumini, të sheshtë dhe të paster, duke iu nenshtruar një force tërheqese 0.333 N/cm për 5 minuta, nuk shkeputet nga mbështetësja për me shume se:

5 cm ne temperaturen e mjedisit;
8 cm ne të ngrohte (70°C ± 2°C).

Metodologjia e prove.

Ne temperaturen e mjedisit.

Pergatitja e kampioneve.

Nje kampion shtrese mbahet për 4 ore nen presion 0.175 bar, ne temperaturen prej $70^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$ dhe ne lageshti 65 për qind ± 5 për qind.. Pas sjelljes se kampionit ne temperaturen e mjedisit, priten dy kampione me madhesi 3 x 15 cm dhe hiqet me dore “lineri”, pa përdorur uje ose solvente të tjere. Në kete faze duhen pare nese “lineri” do të prishet me thithjen e adesivit nga siperfaqja e shtreses praparefleksive.

Nga cdo kampion ngjiten 10 cm ne një pllake alumuni, me faqe të lemuar, krejt të pastra dhe pa vajra dhe mbahen për të pakten 48 ore ne një mjedis me temperature $20^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$ dhe 65 për qind ± 5 për qind lageshti. Me pas pllaka mbahet ne pozicion horizontal me dy kampionet ne siperfaqen e poshtme dhe ushtrohet forca prej 1daN ne çdo skaj të lire të kampioneve, duke i bere te mundur qe ata të varen lirisht,ne një kend prej 90° me siperfaqen e pllakes ne prove. Pasi kalojne pese minuta nga zbatimi i masave, matet gjatesia e rripit që është shqitur. Prova gjykohet e mire (favorshme) nese ne fazen e heqjes të linerit nuk jane verifikuar prishje ose thithje të ngjitesit, dhe nese të dy kampionet jane shqitur nga pllaka për një gjatesi jo me të madhe se 5.00 cm.

Ne të ngrohte.

Pergatitja e kampioneve. Procedohet si ne piken 4.3.2.1.1

Çdo kampion ngjitet 10 cm ne një pllake alumuni me faqe të lemuar, krejt të paster dhe pa vajera dhe mbahet për të pakten 48 ore, ne një mjedis me temperature $20^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$ dhe 65 për qind ± 5 per qind lageshti. Me pas kampioni futet ne furre ne temperature $70^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$ per 4 ore.. Menjehere pas daljes nga furra termostatike, zbatohet forca prej 1 daN ne skajet e lira te kampioneve dhe procedohet si ne piken 4.3.2.1.2. Prova gjykohet e mire nese ne fazen e heqjes të “linerit” nuk jane verifikuar prishje, ose thithje të ngjitesit, dhe nese të dy kampionet jane shqitur nga pllaka për një gjatesi jo me të madhe se 8.00 cm.

Zgjatshmeria.

Normat.

Shtresat e caktuaras për targat duhet të karakterizohen nga një zgjatim pa prishje me të madhe se 45 për qind.

Metodologjia e proves.

Prova kryhet duke iu nenshtuar tërheqjes së pese rripa të shtreses dhe duke matur zgjatimin që i pergjigjet prishjes. Prova kryhet ne temperaturen $20^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$ te mjedist, me rripa të shtreses, të gjera të pakten 25.5 mm, duke zbatuar ngarkesen me shpejtesi 300 mm/min.

Vleresimi i rezultateve.

Percaktohet si zgjatim i një kampioni vlere:

$$a = \frac{L_R - L_U}{L_U}$$

a = zgjatimi

L_R = largësia ndermjet kapeseve të dinamometrit, që i pergjigjet prishjes se kampionit.

L_U = largësia ndermjet kapeseve të dinamometrit me kampion nën veprimin e një parangarkese prej 0.5 N, dhe prova është vlerësuar e mire (e pranueshme) nese:

$a_{\max} - a_{\min}$ është me e vogël ose e barabarte me 0.20;
mesatarja e tre vlerave të “a”-se përfshirë ndermjet “ $a_{\max}$ ” dhe “ $a_{\min}$ ” është me e madhe ose e barabarte me 0.45.

Qendrueshmeria ndaj veprimit të agjenteve kimike.

Norma.

Shtresat dhe bojerat transparente mbrojtëse, të caktuara për targat, duhet të paraqesin karakteristika të qendrueshmerise ndaj ujit të distiluar, të karburanteve për autoterheqesit, të vajerave lubrifikante, të solucioneve alkaline dhe të mjegulles së dendur. Cilesia kontrollohet duke i vene nën veprimin e agjenteve kimike të përmendur më lart, kampionet e përbere nga shtresa e vendosur mbi një pllakë alumini, sipas menyrave të përcaktuara. Në fund të provave, nuk duhet të paraqisin asnjë defekt të dukshëm, si:

- a) bula;
- b) plasaritje;
- c) ndryshim të dukshëm të ngjyres;
- ç) shqitje nga mbajtësi metalik;

dhe, përveç kësaj, koeficienti specifik i intensitetit të dritës nuk duhet të zbrese më poshtë se vlerat minimale, të përshkruara në piken 4.2.1.1. Nëse në proven më sy (pamore) vihen re ndryshime kromatike, procedohet me përcaktime të tjera kolorimetrike, duke pranuar se kampioni vazhdon të përgjigjet sistemeve të pikës 4.1.

Metodologjia e proves.

4.5.2.1. Përgatitja e kampioneve.

Kampionet e shtresës, paraprakisht të mbajtur për 4 orë nën trysinë 0.175 bar, në temperaturën $70^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$ dhe 65 për qind + 5 për qind lageshti priten në këterkendesha me përmasa minimale 70 x 100 mm, me pas vendosen në këterkendesha prej fletesh alumini për targat me të njëjtat përmasa. Kampionet e fituara kështu, të mbuluara me transparente mbrojtëse, të vendosur sipas instruksioneve të deklaruara nga prodhuesi në relacionin teknik, lihen të pushojnë për të paktën 48 orë, në temperaturën $20^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$.

Prova për zhytje (banje).

Gjate kësaj periudhe, kampionet, dy për çdo banje, u nënshtrohen agjenteve kimike si është përcaktuar më poshtë:

Agjentët kimikë	Temperatura në banje	Koha e zhytjes
Karburanti (70 për qind isottan dhe 30 për qind toluen)	$20^{\circ} \pm 2^{\circ} \text{C}$	30 min
Vaj lubrifikant shtesë (SAE 10 Ë 50)	$20^{\circ} \pm 2^{\circ} \text{C}$	2 orë
	$20^{\circ} \pm 2^{\circ} \text{C}$	2 orë
Solucion alkaline (karbonat sodik në 3 për qind ujë të distiluar)	$20^{\circ} \pm 2^{\circ} \text{C}$	24 orë
Ujë i distiluar		

Prova ne dhomen klimatike.

Dy kampionet i nenshtrohen veprimit të mjegulles se dendur, të fituar nga një solucion me klorur sodik, 5 per qind ne temperaturen $35 \pm 2^{\circ}$ C. Koha e zgjatjes se proves është 96 ore.

Prova e kampioneve.

Pas pese minutash nga dalja nga banja ose nga dhoma klimatike, kampionet thahen dhe pastrohen me një cope të bute dhe ekzaminohen përkundrejt një kampioni të virgjër. Provat fotometrike dhe përcaktimet kolorimetrike kryhen të pakten 24 ore pas daljes.

Interpretimi i rezultateve.

Provat quhen të kryera me rezultat të mirë nese të gjithë kampionet janë ne përputhje me rregullat e pikes 4.5.1.

Qendrueshmeria ndaj vjeterimit.

Norma.

Shtresat dhe bojerat transparente mbrojtese, të caktuara për targat duhet të paraqesin karakteristikat e qëndrueshmerise ne kohe dhe të qëndrueshmerise ndaj veprimit të agjenteve atmosferike (drites se diellit dhe shiut). Kjo cilesi verifikohet duke i nenshtuar kampionet e përbera nga shtresa mbi flete alumini nen veprimin e vjeterimit artificial, sipas menyrove të përcaktuara. Në fund të vjeterimit shtresat e ekzaminuara me sy nuk duhet të paraqesin asnjë defekt të dukshem, si:

- a) flluska;
- b) plasaritje;
- c) ndryshim të dukshem të ngjyres;
- ç) shqitje nga mbështetësja metalike;

dhe përveç kesaj koeficienti i intensitetit të drites nuk duhet të zbrese me poshte se 50 për qind e vleres minimale të përshkruar ne piken 4.2.1.1. Në rast se ne proven me sy vihen re ndryshime kromatike, atehere procedohet me përcaktime të reja kolorimetrike, duke pranuar që kampioni u përgjigjet kampionit rregullave të pikes 4.1.

Metodologjia e proves.

Përgatitja e kampioneve.

Pergatiten tri kampione, duke proceduar ashtu si është treguar ne piken 4.5.2.1.

Vjeterimi artificial.

Te tri kampionet i nenshtrohet vjeterimit, duke përdorur aparatit Ëeather - Ometer Atlas tip DMC/ER, të pajisur me kampionmbajtese Atlas VPD, programuar sipas ciklit të meposhtem:

- a) vetem veprimi i rrezeve 102 min;
- b) aksion i perbere sperkatjeje me uje dhe rrezatim për 18 min;
- c) temperatura e ujit ne hyrje të aparatit të sperkatjes $16^{\circ} \pm 5^{\circ}$ C;

- ç) temperatura maksimale brenda aparatit $63^{\circ} \pm 2^{\circ}$ C;

Per një periudhe të përgjithshme nje oreshe, që mund të jete edhe e vazhdueshme.

Prova e kampioneve.

Procedohet ne te njejten menyre siç eshte shprehur ne piken 4.5.3.

Vleresimi i rezultatit.

Zbatohen po të njëjtat kritere të përshkruara ne piken 4.5.4., duke saktësuar se nevojat fotometrike quhen të plotesuara nese C.I.E.-ja e matur nuk rezulton me

pak se 50 per qind e vleres minimale të përshkruar ne piken 4.2.1.1.

Qendrueshmeria mekanike ne baze të temperatures.

Normat.

Shtresat praparefleksive dhe bojerat transparente mbrojtese për targat duhet të paraqesin karakteristika të mira të qendrueshmerise ndaj përplasjes në kushtet e temperatures se ulet. Kjo nevojë quhet e plotesuar nese shtresa e vendosur ne mbajtesen e aluminit dhe ne kushtet e percaktuara te lageshtise dhe temperatures, goditet me një godites sferik, sipas procedurave të ilustruara me poshte, nuk paraqet, ne zonen e jashtme të pikes se goditjes, të çara ose ciflosje të dukshme.

Metodologjia e proves.

Përgatitja e kampioneve.

Pergatiten tri kampione, duke proceduar ashtu si është treguar ne piken 4.5.2.1.

Kushtezimi i kampioneve.

Te tri kampionet vendosen për dy ore ne uje të distiluar, ne temperature të mjedisit ($20^{\circ} \pm 2^{\circ}$). Me pas thahen me një cope të bute dhe mbahen për 24 ore ne temperaturen e mjedisit ne një kriostat $-20^{\circ} \pm 2^{\circ}$ C.

Pajisja e proves.

Per proven e goditjes përdoret një godites ne renie të lire, me karakteristikat e meposhtme:

- a) masa 500 g;
- b) lartesia e renies 25 cm;
- c) goditesi sferik prej celiku, me diameter 12.7 mm;
- ç) plani i mbështetjes se kampionit ne gome 50° shore.

Kryerja e proves.

Kampionet, menjehere pas daljes nga kriostati, çimentohen me dy goditje të shpejta dhe të njëpasnjeshme.

Vleresimi i rezultateve.

Prova gjykohet e mire nese të tria kampionet e ekzaminuara ne një largësi prej 25 cm, nuk paraqesin të çara ose ciflosje të dukshme mbi siperfaqen e jashtme, ne një zone rrethore qe rrethon zonen e goditjes me diameter 6 mm.

Zhytja.

Normat.

Shtresat praparefleksive për targat duhet të jene të zhytshme, ne një thellesi zhytесе prej 1.5 mm. Ky rezultat verifikohet duke zhytur kampionet me thellesi zhytjeje 1.5 mm. Kjo cilese verifikohet duke zhytur kampionet e përbere nga shtresa dhe fleta e aluminit për targa me spesor 1.00 ± 0.05 mm sipas procedures të ilustruar me poshte, duke kontrolluar që shtresa te mos priset.

Metodologjia e proves.

Përgatitja e kampioneve.

Pergatiten tri kampione, të përmasave 100 x 100 mm, duke proceduar ashtu siç është treguar ne piken 4.5.2.1, por pa vendosjen e transparentes mbrojtese.

Pajisjet e proves.

Per proven e zhytjes përdoret:

- një shpues celiku, me spesor 2.00 mm, sipas figures III.6;
- një pllake gome, me përmasa 100 x 100 x 15 mm, me durueshmeri $80^{\circ} \pm 5^{\circ}$ shore;
- prese prej 20,000 daN.

Kryerja e proves.

Presa ka:

- a) shpuesin;
- b) kampionin;
- c) gomen;

dhe zbatohet nje force prej 20000 daN.

Vleresimi i rezultateve.

Prova quhet e mire nese të tria kampionet e ekzaminuara ne një largësi prej 25 cm nuk paraqesin plasaritje ose të çara të dukshme.

Qendrueshmeria ndaj gerryerjes të transparenteve mbrojtese.

Norma.

Bojerat transparente, të vena për mbrojtjen e targave, duhet të paraqesin karakteristika të qendrueshmerise ndaj gerryerjes. Kjo qendrueshmeri verifikohet duke vendosur kampionet e mbrojtur me boja transparente nen veprimin e një grushti rere dhe duke verifikuar që shtresa nuk shqitet.

Metodologjia e proves.

Përgatitja e kampioneve.

Pergatiten tri kampione, me përmasa 70 x 100 mm, duke proceduar ashtu si është treguar ne piken 4.5.2.1. Duhet pasur kujdes qe të lyhen me boje të zeze përpara se të mbrohen me transperenten mbrojtese.

Pajisja e proves.

Perdoret një aparat, I cili lejon renien e lire të reres normale (rere e lare që kalon ne një site me vrima 1.0 mm dhe pastaj nga një site me vrima 0.5 mm), nepermjet një vrime cilindrike, me diameter 8 mm dhe me lartesi 20 m. Pajisja është treguar ne figuren III.8.

Kryerja e proves.

Bien, ne renie të lire, nga një lartesi prej 200 cm, nga qendra e kampionit, që do të provohet, te vendosur me pjesen me të gjate, me pjerresi me 45° nga vertikajla, 20 kg rere e normalizuar.

Vleresimi i rezultateve.

Prova quhet e mire nese tri kampionet, e ekzaminuara nga një largësi 25 cm, nuk paraqesin dukshem heqjen e bojes se zeze.

6. PROVA TEKNOLOGJIKE:

Provat e përshkruara me poshte duhet të kryhen prane impianteve të përcaktuara nga Instituti poligrafik:

Prova e zhytshmerise pa stazhionimin e ndermjetem.

Duhet të pajiset me një bobine, me gjatesi minimale 200 m dhe gjeresi 0.111 m; prova ka te beje me zhytjen e 100 ekzemplareve të targes numerike të passhme për automjeteve me shenjen "AN" dhe 100 me shenjen "MI", të shtypura. Nëse është e nevojshme, menjehere pas vendosjes së shtreses, shiriti mund të ngrohet ne një temperature 40°-50°C ne një furre me gjatesi 2.5 m; shpejtesia e shiritit është rreth 10 m/min. Nuk duhet të vihen re shqitje ose prishje të shtreses.

Prova e vendosjes së bojes.

Bojerat duhet të jene përdorur mbi një linje bojatisjeje, që parashikon një lyerje me rul, me dy kalime, dhe me pas qëndrimi ne furre IR për 90 sec., në një temperature maksimale 140°C. Pas daljes nga furra bojerat duhet të jene plotesisht të thata.

Prova e zbatimit të mbrojtjesit transparent.

Prova duhet të kryhet ne kushtet e meposhtme (kohezgjatja ne faza të

ndryshme):

- a) fishkje 15 min;
- b) paratharje (80°C) 11 min;
- c) tharje (120°C) 20 min.

Ne dalje nga impianti boja duhet të duket plotesisht e thate dhe e copetuar të shkëputura nga mbajtëset, duke mos dhënë mundësinë e ngjitjes midis tyre..

SHTOJCA TE KAPITULLIT IV

SHTOJCA I

Neni 303

(Semundjet e invaliditetit)

1. Sëmundjet kardiovaskulare

Sëmundjet që mund të shfaqë kandidati ose drejtuesi me lëshimin apo rinovimin e një lejedrejtimi të mjetit ose një dëmtim i papritur i sistemit të tij kardiovaskular, i tillë që të provokojë një ndryshim të menjëhershëm të funksioneve të tij qendrore, formojnë një rrezik për sigurinë rrugore.

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit të prekur nga çrregullime të rënda të ritmit të zemrës.

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të prekur nga Angina Pectoris, që manifestohet në gjendje qetësie (gjumi) ose emocionale.

Leja e drejtimit të mjetit i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupeve 1 e 2, mbartës të pajisjes për normalizimin e ritmit kardiak, në bazë të mendimit të një mjeku të autorizuar dhe nën kontroll mjekësor, për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

Leja e drejtimit të mjetit i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të mjetit të grupeve 1 e 2, prekur nga hipertensioni arterial apo infarkti i miokardit, pas mendimit të një mjeku specialist të autorizuar, nën kontroll mjekësor, për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

2. Diabeti

Leja e drejtimit të mjetit i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të mjetit të grupit 1, të prekur nga diabeti melitus, pas aprovimit të një mjeku specialist të autorizuar, nën kontroll mjekësor, për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të mjetit të grupit 2, të prekur nga diabeti melitus, që trajtohet me insulinë.

Përrjashtim mund të bëjnë raste të jashtë-zakonshme, të justifikuara nga mendimi i një mjeku specialist të autorizuar, nën kontroll mjekësor, për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

3. Sëmundjet neurologjike

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të prekur nga një sëmundje neurologjike e rëndë, që paraqet çrregullime të ekuilibrit dhe bashkëveprimet, përveçse në rastet e aprovimit, lëshuar me shkrim nga një mjek specialist i autorizuar, pas kontroleve mjekësore periodike dhe për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

Kriza e epilepsisë dhe shqetësimet e tjera që shoqërohen me humbje të papritura të vetëdijes, kur shfaqen në momentin e drejtimit të mjetit, paraqesin rrezik të madh për sigurinë rrugore.

Leja e drejtimit të mjetit i lëshohet ose i rinovohet, për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet, kandidatit ose drejtuesit të grupit 1, i cili, pas kontrollit mjekësor periodik, të rregullt, me aprovim të mjekut specialist të autorizuar, nuk ka shfaqur asnjë krizë apo çrregullim të vetëdijes prej dy vjetësh, pavarësisht nga marrja e terapisë kundër epilepsisë.

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupit 2, i cili shfaq kriza epilepsie ose shqetësime të tjera të papritura, që mund të shoqërohen me humbje të vetëdijes.

4. Shqetësimet psikike

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupit 1, të prekur rëndë nga:

shqetësime psikike, të pësuar ose të fituara si pasojë e një sëmundjeje, traume ose ndërhyrjeje neurokirurgjikale;

-prapambetje mendore;

-shqetësime të sjelljes nga plakja ose nga shqetësime të rënda të aftësisë së gjykitimit, të sjelljes dhe të përshtatjes, që lidhen me personalitetin, përveç në rastet kur kërkesa është mbështetur nga një mjek specialist i autorizuar dhe nën kontroll mjekësor të rregullt, për afate kohore jo më shumë se dy vjet.

Autoriteti mjekësor kompetent duhet t'u japë rëndësinë e duhur rreziqeve ose dëmeve të tjera që lidhen me drejtimin e mjetit të kandidatit ose drejtuesit të grupit 2.

5. Alkooli

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit në gjendje të varësisë ndaj alkoolit apo që nuk mund të ndajë drejtimin e mjetit nga konsumi i alkoolit.

Leja e drejtimit të mjetit i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupit 1, në gjendje varësie ndaj alkoolit, në përfundim të një periudhe gjashtëmujore të asistencës mjekësore, nga një mjek specialist i autorizuar.

Autoriteti mjekësor kompetent duhet t'u japë rëndësinë e duhur rreziqeve ose dëmeve të tjera, që lidhen me drejtimin e mjetit të kandidatit ose drejtuesit të grupit 2.

6. Drogat dhe substancat medicinale

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të mjetit në gjendje varësie ndaj substancave psikotrope ose që, edhe pse nuk është i ndërvarur, abuzon rregullisht me to, cilado qoftë kategoria e lejes së drejtimit të kërkuar.

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të mjetit të grupit 1, që konsumon rregullisht substanca psikotrope, të çfarëdo forme, të afta të komprometojnë aftësinë e tij për të drejtuar mjetin pa rrezik, në rastin në të cilin sasia e marrë është e tillë sa të ketë një ndikim fatal mbi aftësinë e drejtimit të mjetit.

Autoriteti mjekësor kompetent duhet t'u japë rëndësinë e duhur rreziqeve ose dëmeve të tjera që lidhen me drejtimin e mjetit të kandidatit ose të drejtuesit të grupit 2.

7. Sëmundjet e aparatit urogjenital

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupit 1, që vuan nga insuficienca e rëndë renale, pa marrjen e mendimit të një mjeku të autorizuar dhe me kusht që i interesuari t'i nënshtrohet një kontrolli mjekësor periodik.

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupit 2, që vuan nga insuficienca e rëndë renale e pakthyeshme, përveçse në raste të jashtë-zakonshme, të justifikuara nga mendimi i një mjeku të autorizuar dhe me kontroll mjekësor të rregullt.

8. Të tjera

Leja e drejtimit të mjetit i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupit 1, që ka pësuar një trapiant organi ose transplantim artificial, i cili ndikon në përshtatshmërinë e drejtimit të mjetit, pas marrjes së mendimit të një mjeku të autorizuar dhe, sipas rastit, kontrollit mjekësor të rregullt.

Autoriteti mjekësor kompetent duhet t'u japë rëndësinë e duhur rreziqeve ose dëmeve shtesë që lidhen me drejtimin e mjetit të kandidatëve ose drejtuesve të grupit 2.

Në përgjithësi, leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të prekur nga një sëmundje e papërmendur në paragrafët e mësipërm, e cila mund të formojë ose të përcaktojë një paaftësi funksionale, të tillë sa të komprometojë sigurinë rrugore, në momentin e drejtimit të mjetit, përveçse në rastin kur kërkesa është e mbështetur nga mendimi i një mjeku të autorizuar dhe, eventualisht, nën kontroll mjekësor të rregullt.

SHTOJCË XII

Neni 211/a

(Ciklomotorë, motomjete e automjete të hershme me interes historik dhe koleksionimi)

1. Emërtimi i kategorisë së vjetërsisë

Shenja e kategorisë së vjetërsisë	Emërtimi i kategorisë së vjetërsisë	Periudha e prodhimit
A	E para	Nga mjete të parë të prodhuar deri më 31.12.1904
B	Veteran	1.1.1905 deri më 31.12.1918
C	Antike	1.1.1919 deri më 31.12.1930
D	Post-Antike	1.1.1931 deri më 31.12.1945
E	Post 1945	1.1.1946 deri më 31.12.1960
F	Post 1960	1.1.1961 deri më 31.12.1970
G	Post 1970	1.1.1971 deri më 30 (tridhjetë) vjet vjetërsi.

2. Emërtimi i kategorisë teknike

Shenja e kategorisë teknike	Emërtimi i kategorisë teknike
A	Standard
B	Modifikim
C	Kopje
X	E pranueshme

3. Emërtimi i kategorisë së ruajtjes së formës

Shenja e kategorisë së ruajtjes	Emërtimi i kategorisë së ruajtjes
1	Original
2	Burimor (autentik)
3	Rinovuar
4	Rikonstruktuar