



REPUBLIKA E KOSOVËS / REPUBLIKA KOSOVA  
REPUBLIC OF KOSOVO

QEVERIA E KOSOVËS / VLADA KOSOVA /  
GOVERNMENT OF KOSOVA

Ministria e Punëve të Brendshme  
Ministarstvo Unutrašnjih Poslova  
Ministry of Internal Affairs

Departamenti i Inspektimit

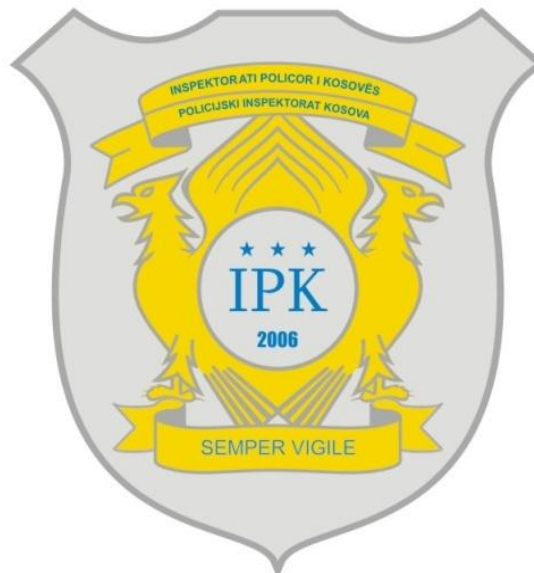


Inspektorati Policor i Kosovës  
Policijski Inspektorat Kosova  
Police Inspectorate of Kosovo

---

Raport përfundimtar Nr:2/2012

**MBI KRYERJEN E DETYRAVE POLICORE NË  
PLANIFIKIMIN, FURNIZIMIN,  
MIRËMBAJTJEN DHE MENAXHIMIN E  
FLOTËS OPERATIVE TE POLICISË SË  
KOSOVËS**



Prill 2012

# P Ë R M B A J T J A

## 1. PËRMBLEDHJA EKZEKUTIVE

## 2. HYRJE

## 3. PËRSHKRIMI I OBJEKTIT DHE TË GJETURAT

- 3.1 Vlerësimi i menaxhimit dhe funksionimit të flotës në përputhshmëri me standardet e punës;
- 3.2 Kontrollimi i dokumentacionit relevant mbi pranim-dorëzimin e pjesëve rezervë në depo, si dhe kontrollimi i Bazës së të dhënave (Rot-Baza) duke bërë krahasimin me numrin e pjesëve rezervë të cilat gjenden në depo (shembuj rasti);
- 3.3 Kontrollimi i rrjedhës së punës gjatë një servisimi apo riparimi të automjetit duke filluar që nga pranimi i automjetit në flotë e deri tek dalja e automjetit nga flota;
- 3.4 Të kontrollohen dhe të analizohen dokumentat relevante (kontratat) me kompanitë private për servisim dhe riparim të automjeteve, si dhe të shikohen se sa ju përmbahen kushteve të kontratës palët kontraktuale;
- 3.5 Vlerësimi i mirëmbajtjes së dokumentacionit relevant të automjeteve të PK-së, duke përfshirë sigurimin dhe regjistrimin e tyre;
- 3.6 Vlerësimi i shpërndarjes së automjeteve të reja duke marrë parasysh kriteret e shpërndarjes si dhe kriteret e organizimit të transportit të personelit dhe automjeteve të PK-së;
- 3.7 Të shikohen procedurat e zhvlerësimit të automjeteve dhe pajisjeve tjera si dhe procedurat e shitjes së tyre.

## 4. PËRFUNDIMET, REKOMANDIMET DHE PLANI I VEPRIMIT

### 4.1 Përfundimet

### 4.2 Rekomandimet kryesore

### 4.3 Plani i veprimit në përmbushjen e rekomandimeve

## 1. PËRMBLEDHJA EKZEKUTIVE

1.1 Në mënyrë që Policia e Kosovës të mundë t'i kryej detyrat e përcaktuara me ligj në mënyrën më efektive, asaj i duhet që të ketë në dispozicion numrin e mjaftueshëm të automjeteve si dhe që këto automjete duhet të jenë në gjendje të mirë për të operuar. Për gjendjen e automjeteve të PK-së përkujdeset Flota Operative si dhe një numër i konsiderueshëm i kompanive private të cilat janë të kontraktuara nga PK për servisimin dhe riparimin e automjeteve të PK-së.

1.2 Flota Operative e PK-së në kuadër të saj numëronte gjithsej 96 persona si personel të sajë, duke përfshirë menaxhmentin e flotës, mekanikët, depoistët, vozitësit si dhe administratën. I tërë personeli i flotës ishte personel civil në përjashtim të shefit i cili ishte person i uniformuar dhe që barte gradën e Togerit Policor. Sa i përket personelit teknik pjesa dërmuese e tyre ishte personel i pa trajnuar në mënyrën e duhur që të mundë t'i përgjigjeshin detyrave të tyre.

1.3 Parku i automjeteve të Flotës Operative të PK-së numëron gjithsej 1357 automjete, numër ky i cili është më i vogël në krahasim me numrin e automjeteve të cilat i posedonte PK në vitet e mëhershme si p.sh. Në vitin 2009 PK posedonte 1605 automjete. Deri te zvogëlimi i numrit të automjeteve kishte ardhur për shkak të shitjes së automjeteve përmes ankandeve publike, pasi që një pjesë e tyre kishte tejkalar moshën e lejuar të përdorimit, një pjesë kishin tejkalar kilometrat ashtu siç parashihej me udhëzim administrativ.

1.4 Gjendja teknike e automjeteve të PK-së ishte deri diku e kënaqshme, pasi që 84,44% e tyre ishin në shfrytëzim efektiv nga personeli i PK-së. Më shqetësues ishte fakti i vjetërsimit të automjeteve të PK-së ku 35.42% e automjeteve ishin më të vjetra se shtatë vite. Kjo gjendje do të rëndohet edhe më tepër vitin 2013 pasi që pritet se kjo shifër të jetë 50%. Për mirëmbajtjen e automjeteve (servisim dhe riparim) përveç flotës operative PK ka të kontraktuara edhe disa kompani private të licencuara për servisimin dhe riparimin e automjeteve. Mirëpo, udhëzimi administrativ dhe PSO nuk i precizojnë kompetencat se kush mund të autorizoj riparimin e automjeteve në serviset private, gjithashtu nuk e precizojnë se për cilat lloje të riparimeve duhet të dërgohen në këto servise private.

1.5 Vështirësitë me të cilat ballafaqohet Flota Operative e PK-së janë: buxheti tejet i limituar dhe i pa mjaftueshëm, procedurat e gjata të prokurimit për blerjen e pjesëve rezervë, vonesat në realizimin e kontratave nga operatorët ekonomik për furnizimin me pjesë, përkrahja jo në masën e duhur nga drejtorit tjera në ndërmarrjen e masave ndëshkuese ndaj operatorëve ekonomik të pa përgjegjshëm, mungesa e hapësirave të mjaftueshme në depot për deponimin apo sistematizimin e pjesëve rezervë.

## 2. HYRJE

2.1 Flota Operative e PK-së është një njësi e cila gjendet në kuadër të Drejtorisë së Logjistikës, Drejtori kjo e cila i takon Shtyllës për Mbështetje. Duke pas parasysh se PK në kuadër të sajë posedon një numër të konsiderueshëm të automjeteve, pa të cilat as nuk do të mundë të paramendohej efikasiteti dhe efektiviteti i PK-së, atëherë është e lehtë të kuptohet rëndësia e njësisë së flotës operative.

2.2 Andaj duke u bazuar në kompetencat të cilat dalin nga Ligji për Inspektoratin Policor të Kosovës me Nr. 03/L-231 për kryerjen e inspektimeve të rregullta (të zakonshme) në PK, Kryeshefi Ekzekutiv i IPK-së ka autorizuar inspektimin e zakonshëm në Flotën Operative të PK-së. Inspektimi është planifikuar dhe është funksionalizuar nga Departamenti i Inspektimeve në bashkëpunim me Departamentin e Hetimeve të IPK-së.

2.3 Qëllimi i inspektimit ka qenë që të vlerësohet kryerja e detyrave nga personeli i Njësisë së Flotës Operative në përputhje me legjislacionin në fuqi, të jepet një mendim objektiv mbi respektimin e dispozitave ligjore, procedurave dhe rregullave, përmbushjen e objektivave kundrejt të priturave si dhe të jepen rekomandime për përmirësimin e kryerjes së detyrave.

2.4 Përmirësimi i performances duhet të synoj sigurimin e kushteve më të mira për punë, ngritjen e shkallës së sigurisë të pjesëtarëve të PK-së si dhe sigurimin e një shfrytëzimi sa më efikas, eficient dhe të leverdishëm të buxhetit të PK-së.

2.5 Gjatë inspektimit janë trajtuar temat apo çështjet si: Planifikimi, furnizimi, mirëmbajtja dhe menaxhimi i Flotës Operative. Ku subjekt i inspektimit ka qenë Njësia e Flotës Operative të PK-së.

2.6 Me rastin e planifikimit të aktiviteteve në funksionalizimin e inspektimit, Departamenti i Inspektimeve të IPK-së ka vënë këto objektiva të inspektimit:

- Vlerësimi i menaxhimit dhe funksionimit të flotës në përputhshmëri me standardet e punës;
- Kontrollimi i dokumentacionit relevant mbi pranim-dorëzimin e pjesëve rezervë në depo, si dhe kontrollimi i Bazës së të dhënave (Rot-Baza) duke bërë krahasimin me numrin e pjesëve rezervë të cilat gjenden në depo (shembuj rasti);
- Kontrollimi i rrjedhës së punës gjatë një servisimi apo riparimi të automjetit duke filluar që nga pranimi i automjetit në flotë e deri tek dalja e automjetit nga flota;

- Të kontrollohen dhe të analizohen dokumentat relevante (kontratat) me kompanitë private për servisim dhe riparim të automjeteve, si dhe të shikohen se sa ju përmbahen kushteve të kontratës palët kontraktuale;
- Vlerësimi i mirëmbajtjes së dokumentacionit relevant të automjeteve të PK-së, duke përfshirë sigurimin dhe regjistrimin e tyre;
- Vlerësimi i shpërndarjes së automjeteve të reja duke marrë parasysh kriteret e shpërndarjes si dhe kriteret e organizimit të transportit të personelit dhe automjeteve të PK-së;
- Të shikohen procedurat e zhvlerësimit të automjeteve dhe pajisjeve tjera si dhe procedurat e shitjes së tyre.

## 2.7 Inspektimi në këtë fushë të menaxhimit policor luan rol të rëndësishëm në:

- Përmirësimin dhe ngritjen e vazhdueshme të performancës së punonjësve në kuadër të njësisë së flotës operative.
- Përmirësimin e shërbimeve duke siguruar shkallë më të lartë të transparencës, ekonomizimit, efikasitetit dhe leverdisë ekonomike.
- Ne ngritjen e profesionalizmit dhe përgjegjësisë se punonjësve ne menaxhimin e burimeve që i janë besuar organizatës policore si dhe në ngritjen e profesionalizmit dhe përgjegjësisë tek punonjësit teknik të flotës (mekanikët).
- Ngritjen e shkallës së sigurisë për pjesëtarët e policisë gjatë kryerjes së detyrave të tyre ditore.
- Rëndësi të veçantë ka ndarja e automjeteve nëpër Drejtoritë Rajonale apo edhe nëpër Stacionet Policore. Me një ndarje të mirë dhe adekuate të automjeteve (pra duke pasur parasysh kriteret: pozita gjeografike, hapësira apo territori të cilin e ka nën kontrollë, numrin e banorëve, shkallën e krimit etj) do të rritej efikasiteti i punës së policisë.
- Në organizimin e transportit të barabartë për pjesëtarët e policisë nga të gjitha regjionet. Me një organizim të tillë të transportit do të ofroreshin mundësitë e barabarta që zyrtarët policor nga regjionet tjera të punojnë dhe kontribuojnë në kuadër të DPP-së.

## 2.8 Gjatë inspektimit:

- Janë zhvilluar intervista me: Ndihmës Drejtorin e Përgjithshëm për Shtyllën për Mbështetje, Drejtorin e Drejtorisë së Logjistikës, u.d Drejtorin e Prokurimit, Drejtorin e Drejtorisë për Buxhet dhe Financa, Shefin e Njësisë së Flotës Operative, Shefin e Sektorit të Transportit, Shefin e Sektorit të Servisit, Mekanik (disa prej tyre), Depoist,

- Kryetarin e Komisionit për Vlerësimin e Pasurisë si dhe anëtar të këtij komisioni;
- Është bërë kontrolli fizik i autoparkut, si dhe kontrollimi i dokumentacionit me të cilin pasqyrohet puna e kësaj njësie duke përfshirë edhe hyrje-daljet me pjesë rezervë për automjete (shembuj rasti);
- Është kryer kontrollimi fizik i depove të pjesëve rezervë për automjete, duke bërë edhe krahasimin e gjendjes së stoqeve me gjendjen në evidencën e paraqitur në bazën e të dhënave të kësaj njësie (Rot Baza)- (shembuj rasti);
- Janë kontrolluar një numër i dokumentacionit relevant për sigurimin dhe regjistrimin e automjeteve të PK-së;
- Janë kontrolluar dhe analizuar disa kontrata të lidhura në mes të PK-së dhe operatorëve ekonomik për furnizimin me automjete të reja, si dhe kontrata për furnizimin me pjesë rezervë për automjetet e PK-së.

2.9 Programi i punës inspektuese i përpiluar nga Departamenti i Inspektimeve ka paraparë fillimin e aktivitetit inspektues në terren nga data 10.01.2012.

2.10 Gjatë inspektimit është përfshirë periudha kohore prej 01.01.2009 deri 20.12.2011.

Kurse zonat e inspektimit kanë qenë:

- Menaxhimi i flotës operative;
- Sektori i servisimit të automjeteve;
- Sektori i regjistrimit të automjeteve;
- Sektori i transportit;
- Drejtorit veprimtaria e të cilave është e ndërlidhur drejtpërsëdrejti me punën e flotës operative siç janë Drejtoria e Prokurimit si dhe Drejtoria për Buxhet dhe Financa.

2.11 Dokumentet në vijim jenë baza në të cilën është mbështetur puna e inspektorëve gjatë vlerësimit të kryerjes së detyrave në Njësinë e Flotës Operative:

- Ligji për Policinë e Kosovës;
- Ligji mbi Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë;
- Ligji për Prokurimin Publik në Republikën e Kosovës;
- Parimet dhe Procedurat e PK-së.
- Procedurat Standarde të Operimit të Njësisë së Flotës Operative.
- Plani Strategjik 2008-2010 i PK-së
- Udhëzimi Administrativ 2009/21 për Menaxhimin e Pasurisë Qeveritare

### 3. PËRSHKRIMI I OBJEKTIT DHE TË GJETURAT

#### 3.1 Vlerësimi i menaxhimit dhe funksionimit të flotës në përputhshmëri me standardet e punës

3.1.1 Njësia e Flotës Operative të PK-së sipas strukturës organizative gjendet në kuadër të Drejtorisë së Logjistikës. Megjithëse ende e pa përfunduar plotësisht kjo strukturë organizative, në bazë të saj Flota Operative ndahet në tre sektorë dhe atë në: sektori i servisimit, sektori i administratës dhe sektori i transportit.

3.1.2 Flota Operative menaxhohet nga Shefi i Flotës i cili është person i uniformuar dhe me gradën policore të Togerit . I tërë personeli tjetër që gjendet në kuadër të flotës është personel civil, dhe se numri i tyre është 95 persona, prej tyre : administrata ka 9 persona, Automekanik 30, Autoelektracist 2, Autolimarë 6, Shef Sektori 3, Depoista 4, Vozitës 39, Menaxher 1 dhe Zyrtar MTO Logjistikë 1. Shpërndarja e personelit në këto pozita është bërë sipas strukturës së vjetër organizative<sup>1</sup>, pasi që struktura e re<sup>2</sup> organizative nuk e përcakton shtrirjen e personelit për pozitat më të ulëta se shef i sektorit.

3.1.3 Sa i përket rekrutimit të këtij personeli duhet theksuar se i tërë personeli është i trashëguar nga menaxhmenti i cili ka qenë para vitit 2006, periudhë në të cilën edhe është bërë pavarësimi i flotës nga administrimi i UNMIK-ut.

3.1.4 Pjesa dërmuese e personelit teknik të flotës ka përgatitjen e mesme shkollore, ndërsa një pjesë e tyre kanë vetëm certifikatën e përgatitjes profesionale, pra certifikata për automekanik, autoelektracist apo edhe autolimarë. Inspektorët gjatë inspektimit dhe intervistave të zhvilluara si me menaxhmentin e flotës ashtu edhe me zyrtarët tjerë, vërejtën se personeli teknik i flotës nuk kishte të kryer asnjë trajnim adekuat (brenda shërbimit, pra në PK) sa i përket servisimit dhe riparimit të automjeteve.

3.1.5 Certifikatat e përgatitjes profesionale të cilat i posedonin një numër i punëtorëve teknik ishin certifikata të cilat i kanë marrë me rastin e ndjekjes së kurseve për ngritje profesionale para se të aplikojnë për punësim në flotën e PK-së, dhe se të njëjtat certifikata i kanë përdorur në aplikimin e tyre për punë si dëshmi të aftësisë profesionale. Drejtorja e Trajnimeve në kuadër të Shtyllës së Personelit vazhdimisht organizon trajnime të ndryshme në të cilat ftohen edhe personeli i flotës, mirëpo të gjitha këto trajnime janë trajnime për detyrat policore kurse asnjëherë nuk është organizuar ndonjë trajnim profesional në fushën e mekanikës ku do të mund të trajnohej personeli i flotës.

---

<sup>1</sup> Struktura e vjetër organizative, e miratuar nga Ndhmës i Drejtorit të Përgjithshëm për Shërbime Mbështetëse me datë 10.03.2010.

<sup>2</sup> Struktura e re organizative, është e miratuar me 28.06.2011 dhe rishikuar me 19.07.2011.

3.1.6 Kur kemi parasysh llojlojshëmrrinë e automjeteve me të cilat posedon Flota Operative e PK-së, si dhe mos trajnimin adekuat të stafit teknik, atëherë me të drejtë mundemi edhe të dyshojmë në kualitetin e shërbimeve që ofrohen në Flotën Operative sa i përket servisimit dhe riparimit të automjeteve të PK-së.

3.1.7 Me qëllim që sa do pak të zbutet kjo problematikë menaxhmenti i flotës kishte filluar që me rastin e blerjeve të reja të automjeteve, një ndër kushtet e tenderit të jetë edhe trajnimi i një numri të caktuar të mekanikëve. Ky lloj i trajnimit më shumë ka karakterin e njohjes së mekanikëve me llojin e automjetit dhe se në këto trajnime mekanikët nuk pajisen me ndonjë certifikatë e cila do të dëshmonte aftësimin e tyre. Deri më tani këtë lloj të trajnimit e kanë ndjekur 13 mekanik.

3.1.8 Nga ajo që u tha më lartë, del si nevojë imediate edhe trajnimi i personelit të flotë në fushën e mekanikës me theks të veçantë për tipet e reja të automjeteve si dhe për automjetet e blinduara, pasi që personeli nuk ka as njohuritë themelore për këto automjete.

#### Rekomandimi Nr. 1

IPK rekomandon që Departamenti i Trajnimeve të organizoj trajnimet adekuate për personelin e Flotës Operative në fushën e mekanikës, me theks të veçantë për automjetet e tipeve të reja si dhe për automjetet e blinduara.

3.1.9 Parku i automjeteve të flotës operative të PK-së numëron gjithsej 1357 automjete<sup>3</sup>. IPK gjatë inspektimeve të kryera në vitet e kaluara lidhur në këtë fushë, ka regjistruar se në atë kohë parku i automjeteve kishte: në vitin 2007 kishte 1138 automjete, në vitin 2008 kishte 1575 automjete ndërsa në vitin 2009 kishte 1605 automjete. Pra, përderisa në vitet e kaluara kishim një rritje të vazhdueshme të numrit të automjeteve në parkun e automjeteve, këtë vit e kemi të kundërtën, pra zvogëlimin e tyre. Kjo dukuri ka ndodhur për shkak të shitjes së automjeteve të PK-së përmes ankandit publik.

3.1.10 Nga numri i përgjithshëm i automjeteve të PK-së, nëse e zbresim numrin e automjeteve të cilat tani më janë vlerësuar nga Komisioni për Vlerësimin e Pasurisë dhe që për to është rekomanduar se duhet të hiqen nga përdorimi dhe të shiten, e që ky numër është 200 automjete<sup>4</sup>, atëherë del se flotës operative ju mbeten 1157 automjete për shfrytëzim. Në kohën sa inspektorët ishin në inspektimin e flotës , në flotë gjendeshin 180 automjete apo 15.56% e automjeteve që pritin për riparim. Duke u bazuar në të dhënat e paraqitura më lartë shihet se 84.44 % e veturave nga numri i përgjithshëm janë në shfrytëzim efektiv nga personeli i PK-së<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Regjistri elektronik i automjeteve i marrën nga flota operative.

<sup>4</sup> Listat e automjeteve të vlerësuara nga Komisioni për Vlerësimin e Pasurisë, 2010 (108 automjete) dhe 2011 (92 automjete).

<sup>5</sup> Vërejtje: këto përlloraritje janë bërë pasi që e kemi zbritur numrin e veturave të cilat janë vlerësuar nga komisioni për vlerësimin e pasurisë dhe që kanë rekomanduar se këto automjete duhet të shiten.



3.1.11 Në vazhdim do të paraqesim në mënyrë tabelore numrin e përgjithshëm të automjeteve, duke përfshirë tipin e automjetit, sasinë, ndërtimin dhe vitin e prodhimit të tyre.

3.1.12 Nga tabela mundë të shohim se Flota Operative në përbërjen e saj ka një gamë të gjerë apo një llojllojshmëri mjaft të gjerë të automjeteve. Kjo llojllojshmëri kaq e madhe e automjeteve është vështirë për tu mirëmbajtur, pasi që edhe furnizimi me pjesë rezervë për to është më i vështirë. IPK rekomandon menaxhmentin e lartë të PK-së që të hartoj politikat për standardizimin e Flotës Operative të PK-së me ç'rast do të ishte shumë më e lehtë edhe mirëmbajtja dhe riparimi i tyre.

3.1.13 Nga tabela shihet se Flota Operative e PK-së është mjaft e vjetërsuar, ku 46 automjete apo 3.39% e automjeteve është më e vjetër se 12 vite, mandej 481 automjete apo 35.42% e automjeteve janë më të vjetra se shtat vite. Kjo vjetërsi e Flotës Operative do të rëndohet edhe më shumë vitin e ardhshëm ku edhe 216 automjete apo edhe 15.9% e automjeteve i kalojnë shtat vite vjetërsi dhe e përmbushin kriterin e moshës për largimin nga qarkullimi. Andaj IPK rekomandon menaxhmentin e lartë të PK-së që në afatin sa ma të shkurtër kohor të hartoj politikat për ripërtëritjen e Flotës Operative pasi që në vitin 2013 do të kenë një flotë ku mbi 50% e automjeteve do të jenë më të vjetra se shtat vite.

#### Rekomandimi Nr. 2

IPK rekomandon menaxhmentin e lartë të PK-së që në afatin sa ma të shkurtër kohor të hartoj politikat për ripërtëritjen e flotës operative pasi që në vitin 2013 do të kenë një flotë ku mbi 50% e automjeteve do të jenë më të vjetra se shtat vite.

3.1.14 Flota Operative e PK-së është njësi në kuadër të Drejtorisë së Logjistikës, andaj edhe buxheti i flotës është pjesë integrale e buxhetit të Drejtorisë së Logjistikës. Megjithatë duhet theksuar se me planifikimin vjetor të buxhetit bëhet edhe përcaktimi i buxhetit me të cilin do të disponoj Flota Operative, buxhet ky i cili varion nga viti në vit dhe i cili është i përcaktuar vetëm për servisimin dhe mirëmbajtjen e automjeteve.

3.1.15 Inspektorët kanë arritur që të sigurojnë të dhënat për dy vitet e fundit lidhur me buxhetin e Flotës Operative, ky buxhet ishte mjaft i limituar dhe ishte: 1.303.990 € për vitin 2010 dhe 1.294.231 € për vitin 2011<sup>6</sup>. Duke pasur parasysh numrin e automjeteve me të cilat posedon PK-ja, moshën e këtyre automjeteve si dhe pasur parasysh që nevojat për ndërhyrje me qëllim të mirëmbajtjes në këto automjete është çdo herë e më e madhe, atëherë mundë të konkludojmë se buxheti i përcaktuar për flotën operative nuk është i mjaftueshëm. Kjo gjendje edhe më shumë do të

<sup>6</sup> Buxhetet vjetore të Policisë së Kosovës të viteve 2010 dhe 2011.

rëndohet nëse e shikojmë buxhetin e miratuar për flotën operative për vitin 2012, buxhet ky i cili është edhe më i vogël dhe që arrin vlerën 1,097,760€<sup>7</sup>.

3.1.16 Flota Operative llogaritet si shpenzuesi i dytë më i madh i buxhetit të PK-së, menjëherë pas kategorisë së pagave dhe mëditjeve. Mirëpo, duhet të theksohet se në këto shpenzime të buxhetit për Flotën Operative llogariten edhe shpenzimet e derivateve, megjithëse këto shpenzime nuk menaxhohen nga ana e Flotës Operative, por që menaxhohen drejtë për së drejti nga Drejtoria e Logjistikës. Vetëm shpenzimet për derivate gjatë një viti llogaritet të jenë rreth katër milion euro<sup>8</sup>.

### **3.2 Kontrollimi i dokumentacionit relevant mbi pranim-dorëzimin e pjesëve rezervë në depo, si dhe kontrollimi i Bazës së të dhënave (Rot-Baza) duke bërë krahasimin me numrin e pjesëve rezervë të cilat gjenden në depo.**

3.2.1 Ashtu siç e kemi theksuar më lartë, në depon e flotës operative punojnë katër depoist, mirëpo nga intervistat e zhvilluara kemi kuptuar se në depo nuk ka të përcaktuar se kush është personi përgjegjës (apo personi mbikëqyrës) për depon. Pra i tërë personeli i cili punon në depo janë të një rangu dhe se kanë detyrat dhe përgjegjësitë e njëjta. Duke pasur parasysh rëndësinë e depon të Flotës Operative të PK-së, IPK rekomandon menaxhmentin e PK-së me theks të veçanët menaxhmentin e Flotës Operative që të caktoj apo emëroj një person përgjegjës për udhëheqjen dhe menaxhimin e depon në flotë.

3.2.2 Gjatë inspektimit në Flotën Operative, inspektorët kanë vizituar edhe depot ku janë të deponuara pjesët rezervë për automjetet. Në depo vërejtëm se kishte stoqe të mbetura të pjesëve rezervë të cilat janë të dedikuara për automjetet të cilat tani më kanë dalë nga përdorimi, pra bëhet fjalë për automjetet KIA SPORTAGE.

3.2.3 Nga bisedat e zhvilluara gjatë intervistave si me menaxhmentin ashtu edhe me depoistin ne u informuam se këto pjesë kanë mbetur në stoqe si pasojë e porosive të pa kontrolluara nga ana e kompanisë Sillovene e cila ka menaxhuar me flotën para pavarësimit të PK-së. Megjithëse vlera monetare e këtyre stoqeve nuk mund të dihet saktësisht për shkak të mungesës së dokumentacionit relevant (pra mungon dokumentacioni i cili do të tregonte se sa ka kushtuar ai mall si dhe kush e ka bërë atë porosi), menaxhmenti i flotës dyshon se vlera e tyre mund të kalojë edhe një milion euro.

3.2.4 Kohëve të fundit kishte filluar evidentimi dhe paketimi i këtyre stoqeve (pjesë këto të cilat janë për Kia Sportage), në mënyrë që të përgatiten për procedura të shitjes përmes ankandit publik pasi që më këto pjesë nuk hyjnë në funksion.

3.2.5 Sa i përket hapësirës ku janë të vendosura pjesët rezervë, duhet theksuar se Flota Operative ka në posedim dy depo, dy tenda (montazh) si dhe një numër të konsiderueshëm të kontinjërëve metalik. Përderisa në depo kushtet për vendosjen e pjesëve rezervë ishin mjaftë të mira, në tenda kushtet ishin të dobëta, pasi që as për së afërmi nuk i plotësonin kushtet<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Buxheti vjetor i Policisë së Kosovës për vitin 2012

<sup>8</sup> Buxhetet vjetore të Policisë së Kosovës të viteve 2010 dhe 2011

<sup>9</sup> Fotografi të rastit të bëra me rastin e inspektimit (kontrollit vizual) të depove.

3.2.6 Inspektorët vërejtën se edhe sa i përket sistemimit të pjesëve rezervë në hapësirat e depove në flotë nuk i ishte kushtuar rëndësi e nevojshme. Këtë e themi pasi që kemi vërejt se në hapësirat brenda depove ishin të sistemuara pjesët të cilat më me vështirësi dëmtohen si dhe pjesët të cilat u takojnë automjeteve që tani më janë tërhequr nga qarkullimi. Kurse në tendat ishin të vendosura pjesët të cilat shumë lehtë dëmtohen si p.sh. filtrat e ajrit të cilët janë të ndjeshëm ndaj lagështisë, mandej aty ishin të vendosura edhe dyer rezervë të automjeteve pajisje këto për të cilat duhet një kujdes i veçantë i sistemimit pasi që shumë lehtë mund të lakohen dhe të jenë të papërdorshme. Inspektorët vërejtën se tani më një sasi e konsiderueshme e filtrave të ajrit tani më ishin prishur si pasojë e rrjedhjes së ujit të shiut në hapësirat e tendave<sup>10</sup>.

3.2.7 Gjithashtu duhet theksuar se sa i përket sistemimit të autopjesëve në tenda nuk ishte në mënyrën më të mirë të mundshme, pasi që aty nuk kishte mundësi për një sistematizim të duhur të pjesëve rezervë si dhe për shkak të stërngarkesës së hapësirës me pjesë të cilat për nga madhësia ishin më voluminoze. Nga gjendja e cila ishte e krijuar në këto hapësira pothuajse ishte edhe e pa mundur të bëhej numërimi i sasisë së disa pjesëve rezervë.

#### Rekomandimi Nr. 3

IPK rekomandon Shefin e Flotës Operative që të caktoj apo emëroj një person përgjegjës për udhëheqjen dhe menaxhimin e depos në flotë që menjëherë të marrë përgjegjësin e depove dhe të rregulloj gjendjen e depos konform standardeve të pranueshme.

3.2.8 Sa i përket procedurave të pranimit të mallit të porositur (pra të pjesëve rezervë), inspektorët vërejtën se për çdo dërgesë formohet një komision për pranimin e mallit. Komisioni përbëhet nga tre anëtar dhe emërohet nga Shefi i Flotës Operative, përbërja e komisionit ishte nga një depoist i cili kishte për detyrë që të përkujdesej për sasinë e dërgesës dhe nga dy anëtar të tjerë të cilët vinin nga sektori i servisimit dhe të cilët kishin për detyrë që të përkujdeseshin lidhur me cilësinë e mallit, pra, se a është sjellë malli sipas kriterëve teknike të kërkuara me kontratë. Pas pranimit të mallit ishte detyrë e depoistit që të përkujdesej për sistematizimin e mallit nëpër depo si dhe të bëjë evidentimin apo regjistrimin e mallit në bazën e të dhënave të cilën e quanin si ROT BAZA.

3.2.9 Megjithëse Udhëzimi Administrativ nr 21/2009 për Menaxhimin e Pasurisë Qeveritare, i obligon çdo organizatë buxhetore që pasuritë të i regjistroj në Regjistrin Kontabël dhe Regjistrin e Pasurisë<sup>11</sup>, duhet theksuar se një gjë e tillë në Flotën Operative nuk ndodhë. Pra, në Flotën Operative nuk bëhet regjistrimi i pasurisë në Regjistrin Kontabël e as në Regjistrin e Pasurisë, por as që posedojnë një bazë të të dhënave të tillë. Inspektorati Policor i Kosovës duke parë se një regjistrim i tillë nuk kryhet në Flotën Operative të PK-së konkludonë se nuk respektohet Udhëzimi Administrativ 21/2009.

3.2.10 Dallimi në mes të Regjistrit të Pasurive dhe Regjistrit Kontabël është: “Regjistri i pasurive” bazë e të dhënave që është pronë e organizatës buxhetore, dhe që përdoret për

<sup>10</sup> Fotografi të rastit të bëra me rastin e inspektimit (kontrollit vizual) të depove.

<sup>11</sup> Udhëzimi administrative Nr. 21/2009, neni 4 (përgjegjësit administrative), paragrafët 1 dhe 6.

menaxhimin e pasurive. Kurse “regjistri kontabël” Sistem Informativ i Menaxhimit Financiar të Kosovës për regjistrim të vlerave të pasurive për raportim financiar.

3.2.11 Regjistri Kontabël është bazë e të dhënave në Sistemin Informativ të Menaxhimit Financiar të Kosovës (SIMFK) për pasuritë që kanë vlerë mbi 1.000€, ndërsa për pasuritë fikse nën 1.000€ dhe stoqet. Regjistra Kontabël janë regjistra që i mbajnë organizatat buxhetore që iu mundësojnë menaxhim dhe kontrollë të pasurive<sup>12</sup>.

#### Rekomandimi Nr. 4

IPK i rekomandon Drejtorit të Shtyllës Shërbimeve Mbështetëse që sa më parë të fillohet me zbatimin e Udhëzimit Administrativ 21/2009 mbi aplikimin e Regjistrimit të Pasurisë dhe Regjistrimit të Kontabël (SIMFK) për regjistrimin dhe menaxhimin e pasurisë qeveritare, gjegjësisht të pasurisë së PK-së.

3.2.12 Baza e të dhënave (rot baza) me të cilën posedon Flota Operative, nuk është edhe aq funksionale pasi që nuk lejon mundësinë e nevojshme për të manipuluar me të. Pra kjo ROT BAZË nuk ofron mundësinë e nxjerrjes së raporteve të nevojshme me të cilat do të kishim mundësi të dimë gjendjen në depo duke bërë krahasimin në mes të hyrje-daljeve të mallrave si dhe gjendjes së stoqeve në depo. Nëse dëshirojmë të dimë diçka për gjendjen në depo mundësia e vetme është që të bëjmë krahasimin e gjendjes në stoqe për çdo pjesë veç e veç dhe duke e bërë krahasimin e gjendjes në **rot bazë** për secilën pjesë.

3.2.13 Megjithëse është obligative që në përfundim të çdo viti kalendarik të bëhet regjistrimi i depos<sup>13</sup>, duhet theksuar se në Flotën Operative që nga ekzistimi i saj e deri më tani ky lloj regjistrimi është kryer vetëm njëherë edhe atë në vitin 2010. Regjistrimi i depos ishte kryer nga një komision i caktuar nga Drejtori i Logjistikës në bashkëpunim me Shefin e Flotës Operative dhe që ishte në përbërje vetëm nga pjesëtarët e flotës. Pas përfundimit të regjistrimit, komisioni kishte hartuar një raport mbi gjendjen në depo, raport ky i cili pasqyron vetëm gjendjen momentale të stoqeve në depo duke mos ofruar asnjë informacion tjetër rreth rrjedhës së mallrave.

3.2.14 Inspektorët gjatë kontrollimit të dokumentacionit relevant si dhe gjatë kontrollit vizual të depove ka hasur edhe në stoqe të mëdha të pjesëve rezervë të cilat janë blerë në sasi të mëdha edhe pse këto pjesë nuk janë pjesë që dëmtohen shpesh dhe që nuk ndërrohen shpesh, kryesisht bëhet fjalë për rezervar të derivateve, “zamajac”, gypa të përcjelljes së derivateve nga rezervari i autobusit për në motor etj. pra janë krijuar stoqe të panevojshme pasi që këto pjesë nuk janë vu në funksion asnjëherë apo janë përdor sasi shumë të vogla<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> Udhëzimi administrative Nr.21/2009, neni 3 (përkufizimet).

<sup>13</sup> PSO- Regjistrimi i depos së Flotës, faqe 6.

<sup>14</sup> Fotografi të marra nga depoja

#### Rekomandimi Nr. 5

IPK rekomandon që Drejtori i Logjistikës ne bashkëpunim me Shefin e Flotës së PK-së që çdo vit ta kryejnë regjistrimin e depos dhe të harton një plan për furnizim me pjesë rezervë për Flotën e Automjeteve i cili mbështetet ne analize te thuket të nevojave dhe planeve për te ardhmen.

### **3.3 Kontrollimi i rrjedhës së punës gjatë një servisimi apo riparimi të automjetit duke filluar që nga pranimi i automjetit në flotë e deri tek dalja e automjetit nga flota**

3.3.1 E tërë ecuria e punës sa i përket pranimit, evidentimit, servisimit apo riparimit dhe dorëzimit të automjeteve të PK-së në Flotën Operative është në mënyrë të detajuar e rregulluar me Procedurat Standarde të Operimit (PSO). Sipas PSO-së, çdo person i cili dërgon ndonjë automjet në flotë për servisim apo riparim, duhet të paraqitet në recepsion për hapjen e kartelës së punës.

3.3.2 Kartela e punës duhet të hapet vetëm pasi të jetë bërë inspektimi dhe të jenë evidentuar prishjet e raportuara, inspektimi i automjetit kryhet nga ana e menaxherit të servisit dhe një mekaniku, aprovimin për hapjen e kartelës së punës duhet ta jep menaxheri i servisit<sup>15</sup>. Gjithashtu menaxheri i servisit cakton edhe mekanikun i cili do të merret me riparimin e atij automjeti. Në fund kartela e punës duhet të nënshkruhet nga menaxheri i servisit dhe mekaniku dhe një kopje ti dorëzohet zyrtarit i cili e ka sjellë automjetin në flotë. Pas përfundimit të riparimit zyrtari i cili punon në sportel e bënë njoftimin e zyrtarëve të MTO-Logjistikës se automjeti është i gatshëm për tu terhjekur<sup>16</sup>.

3.3.3 Gjatë inspektimit dhe kontrollimit të dokumentacionit relevant (fletëve të punës), inspektorët konstatuan se në përgjithësi këto rregulla të parapara me PSO respektoheshin nga personeli i flotës, me përjashtim të rregullës së caktimit të mekanikut i cili do të jetë përgjegjës për riparimin e atij automjeti.

3.3.4 Në servisin e flotës ishte krijuar një praktikë që në momentin e arritjes së automjetit në servis kryhej inspektimi në linjën e caktuar (liftin e caktuar) të servisimit, identifikoheshin prishjet dhe evidentoheshin këto prishje në fletën e punës, mandej automjeti dërgohej në parkingun e flotës. Riparimi i automjetit në flotë kryhej varësisht nga disponueshmëria e pjesëve rezervë si dhe nga numri i automjeteve që presin për riparim. Pra i vetmi dallim nga procedurat e shkruara dhe praktikave të aplikuara në flotë ishte se: sipas PSO duhet të caktohet një mekanik përgjegjës për riparimin e një automjeti, kurse në praktikë caktohej linja e servisimit (lifti) përgjegjëse për riparimin e automjetit.

#### Rekomandimi Nr.6

IPK rekomandon që Shefi i Flotës së Automjeteve në PK të zbatoj ne përpikëri PSO-në e flotës lidhur me mekanikun përgjegjës për inspektim te automjetit dhe te braktiset praktika e caktimit te liftit për inspektim te automjetit e cila nuk është e parapare me PSO.

<sup>15</sup> PSO, Pranimi i automjeteve për riparim-servisim në flotën operative, faqe 2

<sup>16</sup> PSO, Dorëzimi i automjeteve të servisuara, faqe 3

3.3.5 Duhet theksuar se fleta e punës në servisën e flotës hapej pavarësisht se automjeti do të riparohet apo servisohej në servisën e flotës apo në ndonjërin nga serviset e kontraktuara private. Sikurse në rastet e pranimit të automjeteve për riparim në servisën e flotës ashtu edhe në rastet kur automjeti duhet të dërgohet për servisim apo riparim në serviset e kontraktuara, fillimisht bëhet inspektimi dhe evidentimi i prishjeve apo edhe kategorizimi i servisimit që duhet ti kryhet atij automjeti. Personi përgjegjës apo kompetent për marrjen e vendimit se një automjet duhet të dërgohet në servisën e kontraktuar apo ai automjet duhet të riparohet në servisën e flotës është menaxheri i servisit me aprovimin paraprak të shefit të njësisë së flotës operative<sup>17</sup>.

3.3.6 Inspektorët kanë vërejtur që nuk ka ndonjë procedurë të qartë e cila do të rregullonte apo përcaktonte kriteret se kur një automjet i PK-së duhet të dërgohet në serviset e kontraktuara, cilat tip të automjeteve si dhe për cilat prishje. E gjithë procedura mbetet mbi bazën e bindjes së Menaxherit të Servisit dhe Shefit të Flotës. Duke u bazuar në mungesën e procedurave që do të përcaktonin kriteret për dërgimin e automjeteve në serviset e kontraktuara, IPK rekomandon menaxhmentin e PK-së që në afatin më të shkurtë kohor të mundshëm ta rishikoj PSO-në për Flotën Operative, dhe të bëjë përcaktimin e kriterëve në bazë të cilave do të dërgoheshin automjetet e PK-së në serviset e kontraktuara. Gjithashtu duhet të bëhet edhe përcaktimi i personave përgjegjës në vendim marrje lidhur me këtë çështje.

#### Rekomandimi Nr.7

IPK rekomandon menaxhmentin e PK-së që në afatin më të shkurtë kohor të mundshëm ta rishikoj PSO-në për Flotën Operative, dhe të bëjë përcaktimin e kriterëve në bazë të cilave do të dërgoheshin automjetet e PK-së në serviset e kontraktuara. Gjithashtu duhet të bëhet edhe përcaktimi i personave përgjegjës në vendim marrje lidhur me këtë çështje.

3.3.7 Për shkak të mungesës së pjesëve rezervë ishte rritë edhe numri i automjeteve që pritnin për riparim në parkingun e Flotës Operative. Me qëllim të tejkalimit të kësaj situatë të krijuar, në Flotën Operative ishte hartuar një plan operativ me emrin "Infuzion"<sup>18</sup> ku ishte planifikuar që me angazhimin e një pjese të mekanikëve me punë jashtë orarit të rregullt të riparoheshin 110 automjete KIA Sorento. Implementimi i këtij plani operativ ka filluar me 05.05.2010 dhe kishte përfunduar pas dy muajsh, duke riparuar këto automjete e në të njëjtën kohë duke e normalizuar edhe gjendjen e përgjithshme sa i përket funksionalizimit të automjeteve të PK-së.

### **3.4 Kontrollimi dhe të analizimi i dokumentave relevante (kontratat) me kompanitë private për servisim dhe riparim të automjeteve, si dhe vlersimi se sa ju përmbahen kushteve të kontratës palët kontraktuale**

3.4.1 Përveç vështirësive tjera që ballafaqohet menaxhmenti i flotës si me buxhetin shumë të limituar, buxhet ky i cili ndikon drejt për së drejti në kryerjen e punëve të përditshme, Flota

<sup>17</sup> Marrur nga intervista me shefin e flotës operative dhe nga shefi i servisimit.

<sup>18</sup> Komunikim zyrtar elektronik i datës 04.05.2010 në mes Ndhimësdrejtor i Shërbimeve Mbështetëse – Shefi i flotës operative.

Operative ballafaqohet edhe me vonesat të cilat shkaktohen nga kompanitë e kontraktuara për furnizimin me pjesë rezervë.

3.4.2 Vonesat në realizimin e kontratave për furnizim, si dhe mos realizimi i tërësishëm i kontratës, është një ndër faktorët kryesor që ndikon negativisht në mbarëvajtjen e punëve në Flotën Operative të PK-së. Këto vonesa jo vetëm që shkaktojnë vonesë në riparimin dhe servisimin e automjeteve të PK-së por në të njëjtën kohë shkaktojnë edhe dëme të tjera në automjete pasi që ato për shkak të prishjeve duhet të qëndrojnë në parkingun e flotës.

3.4.3 Shumë herë ka ndodhur që për shkak të mungesës së pjesëve rezervë, automjetet e PK-së kanë qëndruar me muaj të tërë në flotë ku si pasojë e mos lëvizjes së tyre ka pasur edhe defekte të tjera si p.sh. prishje të gomave, pastaj amortizim për shkak të mos punimit të automjetit etj. Për shkak të mungesës së vajit menaxherët e flotës kanë qenë të detyruar që automjetet e PK-së të hiqen nga qarkullimi<sup>19</sup>, kështu që është penguar drejtë për së drejti efikasiteti i punës së policisë. Gjithashtu duhet theksuar se për shkak të këtyre vonesave ka ndodhur që edhe jeta e vet zyrtarëve të PK-së të vihet në rrezik. Kur themi këtë kemi parasysh vonesën e realizimit të kontratës nga ana e kompanisë "EUROGOMA", ku edhe pse ka qenë muaji dhjetorë kjo kompani nuk e ka bërë ndërrimin e gomave për automjetet e PK-së<sup>20</sup>.

3.4.4 Nga dokumentacioni i marrë nga Inspektorët në Flotën Operative të PK-së, si dhe pas një analizimi të këtij dokumentacioni, Inspektorët kanë vërejtur se menaxhmenti i flotës për çdo vonesë apo edhe mosrealizim të kontratave nga ana e operatorëve ekonomik e ka njoftuar menaxhmentin më të lartë, më konkretisht Drejtorinë e Prokurimit dhe Drejtorinë e Logjistikës pjesë e së cilës është edhe vetë Flota Operative<sup>21</sup>. Mirëpo edhe pse menaxhmenti i lartë ka qenë i njoftuar për çdo gjë siç duket ata nuk kanë ndërmarrë pothuajse asnjë hap konkret drejt tejkalimit të këtyre pengesave, apo edhe të ndërgjegjësimit të operatorëve ekonomik.

#### Rekomandimi Nr. 8

IPK rekomandon që Drejtoria e Logjistikës dhe Drejtoria e Prokurimit të mos tolerojnë vonesat dhe mosrealizimet e kontratave por konform ligjeve dhe rregulloreve të merren masa ndaj operatorëve ekonomik që dështojnë në realizimin e kontratave.

3.4.5 Në një nga vërejtjet apo ankesat e Shefit të Flotës drejtuar Ndihmës Drejtorit të Përgjithshëm të Shtyllës për Mbështetje, ai kërkon që Ndihmës Drejtori të përdorë autoritetin dhe ndikimin e tij tek Drejtoria e Prokurimit, duke ndërmarrë veprime konkrete për t'i ndërgjegjësuar kompanitë private, pasi kompanitë janë duke e nënçmuar PK-në.

3.4.6 Përveç mos përmbushjes së kontratave nga kompanitë private në furnizim me pjesë, Inspektorët kanë hasur që mos respektimi i kontratave bëhet edhe nga kompanitë të cilat kanë furnizuar PK-në me automjete të reja. Rastet më të shpeshta të mos respektimit të kontratave është mosplotësimi i premtimeve për trajnimin e personelit të flotës për ngritjen e njohurive të

<sup>19</sup> Shkresa- komunikim zyrtar elektronik i datës 01.06.2011.

<sup>20</sup> Shkresa- komunikim zyrtar elektronik i datës 08.12.2010.

<sup>21</sup> Shkresa- komunikim zyrtar elektronik të vitit 2010-2011

tyre, lidhur me përdorimin, servisimin dhe riparimin e automjeteve të reja të blera nga këto kompani furnizuese.

#### Rekomandimi Nr. 9

IPK rekomandon menaxhmentin e PK-së me theks të veçanët menaxhmentin e Flotës Operative që t'i kushtohet një rëndësi e veçanët realizimit të plotë të marrëveshjeve të lidhura në kontratat për furnizim me automjete të reja sidomos në aspektin e trajnimit të personelit lidhur me përdorimin, servisimin dhe riparimin e automjeteve të reja.

3.4.7 Gjatë kontrollit të raporteve vjetore të flotës operative mbi aksidentet e komunikacionit<sup>22</sup> ku kanë qenë të involvuara automjetet policore, inspektorati ka vërejtur se nga viti në vite numri i aksidenteve është në rënje. IPK inkurajon menaxhmentin e PK-së që të bëjë përpjekje maksimale që këtë numër të aksidenteve ta zvogëlojë në masën më të madhe të mundshme. Megjithatë numri i aksidenteve është në rënie nga viti në vit, brengosës është fakti i përqindjes së lartë ku pjesëtarët e PK-së janë fajtorë apo shkaktar të aksidentit. Në vazhdim do të paraqesim në mënyrë tabelore (statistikore) numrin e aksidenteve në të cilat kanë qenë të involvuar zyrtarët e PK-së për tri vitet e fundit.

Tabela Nr. 3 Statistika e aksidenteve të automjeteve të PK-së

| Viti | Numri i aksidenteve | PK- fajtorë |     | % e fajësisë së PK-së |
|------|---------------------|-------------|-----|-----------------------|
|      |                     | PO          | JO  |                       |
| 2009 | 516                 | 267         | 249 | 51.74                 |
| 2010 | 393                 | 185         | 208 | 47.07                 |
| 2011 | 272                 | 136         | 136 | 50.00                 |

3.4.8 Nga tabela nr. 3 ku janë të paraqitura statistikat e aksidenteve për tri vitet e fundit 2009, 2010 dhe 2011, shihet se përqindja ku janë shpallur pjesëtarët e PK-së fajtor sillet rreth 50%. Kjo përqindje e lartë e fajësisë së pjesëtarëve të PK-së po ndikon drejt për së drejti në dëmtimin e buxhetit edhe ashtu të mangët të Flotës Operative, pasi që sajimi i këtyre dëmeve të shkaktuara duhet të bëhet në servisin e flotës dhe se këto dëme nuk kompensohen nga asnjë kompani e sigurimeve. Buxheti i Flotës Operative të PK-së dëmtohet edhe në rastet e aksidenteve kur pjesëtarët e PK-së nuk shpallen fajtor, kjo ndodhë pasi që mjetet e inkasuar nga kompanitë e sigurimeve nuk i kthehen buxhetit të flotës por këto mjete inkasohen në buxhetin e përgjithshëm të PK-së edhe pse flota është e obliguar që ti riparojë dëmet e shkaktuara nga këto aksidente.

<sup>22</sup> Raportet vjetore të aksidenteve për vitet: 2009, 2010, 2011.



## Rekomandimi Nr. 10

IPK rekomandon Drejtorin e Policisë së Kosovës që të ndërmerr masa për të ndaluar këtë trend të aksidenteve të trafikut me vetura zyrtare ku një përqindje prej 50 % fajtor janë zyrtarët policore.

3.4.9 Në përpjekje të tejkalimit të kësaj gjendje të rënd financiare të Flotës Operative, menaxhmenti i PK-së me rastin e lidhjes së kontratës me Kompaninë për sigurimin e automjeteve të PK-së kishte paraqitur edhe një klauzolë me të cilën i mundësohej PK-së që automjetet e siguruara Kasko dhe të cilat janë të aksidentuara dhe kur pjesëtarët e sajë nuk janë fajtor të rregullohen apo riparohen në serviset e autorizuara të kompanisë së sigurimeve.

### **3.5 Vlerësimi i mirëmbajtjes së dokumentacionit relevant të automjeteve të PK-së, duke përfshirë sigurimin dhe regjistrimin e tyre.**

3.5.1 Flota Operative e PK-së krahas obligimeve të saja për servisimin dhe riparimin e automjeteve, ajo ka për obligim edhe sigurimin dhe regjistrimin e tyre. Sigurimi i automjeteve të PK-së bëhet duke e përzgjedhur kompaninë fituese nga procedurat e tenderimit dhe se kontratat me këtë kompani lidhen afat gjata.

3.5.2 Në kuadër të flotës operative ekzistojnë edhe Sektori i Shërbimeve, kurse në kuadër të këtij sektori është edhe Zyra për Regjistrimin dhe Sigurimin e Automjeteve. Në Zyrën për Regjistrimin dhe Sigurimin e Automjeteve punojnë dy persona staf civil dhe të cilët përkujdesën që me kohë ti kryejnë procedurat e nevojshme për regjistrimin e automjeteve.

3.5.3 Gjatë kohës sa Inspektorët ishin në Inspektim vërejtën se ishte duke u bërë ri-regjistrimi i automjeteve dhe ndërrimi i targave të automjeteve. Kurse pas kontrollimit fizik të disa dosjeve të automjeteve Inspektorët nuk kanë hasur në ndonjë automjet i cili është në qarkullim dhe që i njëjti të mos i ketë të përfunduara procedurat e sigurimit dhe regjistrimit.

3.5.4 Pas përfundimit të të gjitha procedurave të regjistrimit për automjetet, njërive të cilave u takojnë automjetet në fjalë ju dërgohet nga një kopje e Librezës së Qarkullimit si dhe origjinali i pjesës së vogël të Policës së Sigurimit. Kurse origjinali i Librezës së Qarkullimit dhe pjesa e madhe e Policës së Sigurimit mbeten në dosjen e atij automjeti. Pra secili automjet i PK-së, posedon një dosje (në të cilën ruhen të gjitha dokumentacionet sa i përket regjistrimit dhe sigurimit të automjeteve) në Zyrën për Regjistrimin dhe Sigurimin e Automjeteve.

3.5.5 Duke u bazuar në numrin e madh të automjeteve me të cilat posedon PK-ja, është lehtë e kuptueshme se vetëm procedurat e regjistrimit dhe sigurimit të automjeteve, kërkojnë një buxhet bukur të lartë. Në vazhdim ne do të paraqesim në mënyrë tabelore, shpenzimet të cilat janë bërë vetëm për këtë qëllim, pra për regjistrimin dhe sigurimin e automjeteve<sup>23</sup>.

<sup>23</sup> Raportet vjetore të shpenzimeve për vitet: 2009, 2010, 2011.

| Tab. Nr. 4 paraqet shpenzimet e buxhetit për regjistrimin dhe sigurimin e automjeteve të PK-së |             |             |             |
|--|-------------|-------------|-------------|
|  | 2009        | 2010        | 2011        |
| Regjistrimi dhe Sigurimi i Automjeteve   | 305,008.93€ | 290,943.58€ | 287,338.52€ |

3.5.6 Në tabelën nr.4 vërehet se shumat e shpenzuara të buxhetit, variojnë nga viti në vit dhe kjo ndodhë për arsye se nga viti në vit ndryshon numri i automjeteve, pra blihen automjete të reja dhe regjistrohen. Por një ndryshim i tillë ndodhë edhe për shkak të prishjeve në automjete dhe largimit të tyre nga qarkullimi.

3.5.7 Në procedurat e regjistrimit të automjeteve hynë edhe kontrollimi teknik i automjeteve. Megjithëse sigurimi dhe regjistrimi i automjeteve bëhet njëherë në vit kjo nuk vlen edhe për kontrollimin teknik të automjeteve, sepse kontrollimi teknik rregullohet me Udhëzimin Administrativ 2008/13. Udhëzimi Administrativ në fjalë konkretisht neni 3 rregullon në mënyrë decisive mënyrat e kontrollimit teknik të automjeteve. Ku, mënyrat e kontrollimit teknik janë: kontrollimi teknik i rregullt, periodik dhe i jashtëzakonshëm<sup>24</sup>.

3.5.8 Përderisa kontrollimi teknik i rregullt kryhet një herë në vit, kontrollimi periodik kryhet dy herë në vit dhe se këtij kontrolli teknik obligohen të i nënshtrohen një numër i caktuar i automjeteve ndër të cilat bëjnë pjesë edhe automjetet e PK-së. Mirëpo duhet theksuar se ky udhëzim administrativ nuk respektohet nga ana e PK-së. Lidhur me mos respektimin e këtij Udhëzimi Administrativ, Inspektorët nga menaxhmenti i Flotës Operative ka marrë arsyetimin se kjo gjë ndodhë për shkak të mungesës së mjeteve financiare.

#### Rekomandimi Nr.11

IPK rekomandon menaxhmentin e flotës operative të PK-së që në përpikëri ta respektoj dhe zbatoj udhëzimin administrativ 2008/13, pasi që zbatimi i këtij udhëzimi do të ndikoj drejtë për së drejti në sigurinë e zyrarëve të PK-së.

3.5.9 Duke marrë parasysh numrin e automjeteve të PK-së dhe koston e kontrollimit teknik, atëherë është e lehtë që të dihet se sa shumë i kushton buxhetit të PK-së vetëm kontrollimi teknik i automjeteve. Gjatë inspektimit të kryer në flotën operative Inspektorët kanë vërejtur se flota posedon makinerinë apo aparaturën e nevojshme për të kryer kontrollimin teknik, aparaturë për të cilën shefi i flotës deklaroi se është shumë më e avancuar se aparaturat të cilat i posedojnë nëpër kontrollet teknike private.

3.5.10 Megjithëse ligji Nr. 02/L-70 pra, Ligji për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor, ia jep të drejtën PK-së (atëherë SHPK-së) që të licencoj kontrollimin teknik të cilin do ta shfrytëzonte për të kryer kontrollimin teknik të automjeteve të PK-së<sup>25</sup>. Mirëpo habit fakti se përse menaxhmenti i PK-së nuk e shfrytëzon këtë të drejtë të garantuar me ligj, kur dihet se sa do të ishin kursimet vjetore të buxhetit të PK-së. Andaj IPK rekomandon menaxhmentin e PK-së që në afatet sa më të shkurta të mundshme kohore të i filloj procedurat e nevojshme për licencimin e kontrollesh teknike të Flotës Operative.

<sup>24</sup> Udhëzimi Administrativ Nr. 2008/13, neni 3, paragrafi 1.2

<sup>25</sup> Ligji për sigurinë në komunikacionin rrugor Nr. 02/L-70, neni 331, paragrafët:331.1, 331.2 dhe 331.3.

## Rekomandimi Nr. 12

IPK rekomandon menaxhmentin e PK-së që në afatet sa më të shkurta të mundshme kohore të i filloj procedurat e nevojshme për licencimin e kontrollës teknike të flotës operative.

### **3.6 Vlerësimi i shpërndarjes së automjeteve të reja duke marrë parasysh kriteret e shpërndarjes si dhe kriteret e organizimit të transportit të personelit dhe automjeteve të PK-së;**

3.6.1 Më lartë e kemi cekur se politikat për furnizimin dhe ripërtëritjen e flotës me automjete të reja udhëhiqen nga menaxhmenti i lartë i PK-së. Gjithashtu edhe shpërndarja e automjeteve të reja për njësitë kërkuese udhëhiqet nga menaxhmenti i lartë i PK-së, më konkretisht shpërndarja e automjeteve bëhet pas konsultimeve me Drejtorin e Përgjithshëm, Zëvendës Drejtorët dhe Ndihmës Drejtorët e PK-së, si dhe kjo bëhet duke pasur parasysh nevojat e rajoneve, stacioneve policore, amortizimin e automjeteve, vjetërsia e automjeteve që posedojnë si dhe pozita gjeografike.

3.6.2 Ashtu siç e kemi theksuar në fillim të këtij raporti, pra në kuadër të Flotës Operative funksionon edhe Sektori i Transportit. Ky sektor ndahet në dy nën-sektore dhe atë në nën-Sektorin për Transportin e Personelit dhe nën-sektori për Transportin e Automjeteve. Flota Operative posedon me një numër të kamionëve Merimangë të cilët shërbejnë për transportimin e automjeteve të PK-së të cilat janë të prishura apo edhe të automjeteve të aksidentuara, transportimi i automjeteve bëhet nga vendi i ngjarjes, pra nga aty ku ndodhet automjeti deri në servisën e Flotës Operative ku edhe bëhet riparimi i tyre.

3.6.3 Procedurat e organizimit të transportit të automjeteve është e thjeshtë, pra mjafton që vetëm të njoftohet sektori i transportit për nevojën e transportimit dhe për vendin e ndodhjes së automjetit. Duhet theksuar se gjatë inspektimit dhe gjatë intervistave të zhvilluara me zyrtarët e PK-së, inspektorët nuk kanë hasur në asnjë ankesë sa i përket shërbimeve të ofruara nga kjo njësi, pra nuk ka ankesa lidhur me vonesa për transportimin e automjeteve.

3.6.4 Përderisa procedurat e organizimit të transportit për automjete ishte më thjeshtë dhe më lehtë e realizueshme, një gjë të tillë nuk mund të themi edhe për organizimin e transportit për personelin e PK-së. Përgjegjësia për caktimin e vijave të transportit për personelin policor ishte e shefit të Flotës Operative. Sa i përket kriterëve në bazë të cilave bëhet caktimi i vijave të transportit, i vetmi kriter ishte numri i personelit i cili udhëton në atë relacion.

3.6.5 Gjatë inspektimit, inspektorët vërejtën se shpërndarja e relacioneve të udhëtimit ishte organizuar në dy nivele, në nivelin ndër regional dhe në nivelin brenda regional. Sa i përket nivelit ndër regional për transportin e personelit, transporti ishte organizuar në relacionet: Prishtinë-Ferizaj; Prishtinë-Gjilan vetëm në ndërrimin e ditës, kurse në relacionin Prishtinë-Mitrovicë ishte në tri ndërrimet. Një organizim i tillë i transportit nuk ishte i organizuar edhe për relacionet Prishtinë-Pejë dhe Prishtinë-Prizren.

3.6.6 Edhe në nivelin brenda regjionit organizimi i transportit për personelin, kryesisht ishte i koncentruar në regjionin e Prishtinës me arsyetimin se në këtë regjion është i koncentruar numri më i madh i personelit policor duke pas parasysh se në Prishtinë është e vendosur edhe DPP. Brenda regjionit të Prishtinës transporti i personelit ishte i organizuar në këto relacione: Prishtinë-Besianë (ndërrimi i ditës); Prishtinë-Drenas-Skenderaj (ndërrimi i ditës); Prishtinë-Lipjan mbulohej nga relacioni Prishtinë-Ferizaj; Prishtinë-Kastriot mbulohej nga relacioni Prishtinë-Mitrovicë dhe Mitrovicë-Skenderaj (tri ndërrimet).

3.6.7 Nëse i bëjmë një analizë relacioneve të lartcekura mund të vërejmë se koncentrimi i automjeteve transportuese është kryesisht në Regjionin e Prishtinës, mirëpo edhe në këtë regjion transporti i personelit është i organizuar vetëm në ndërrimin e ditës (ndërrimi nga ora 8:00-16:00) pra vetëm në ndërrimin kur punon administrata. Edhe regjioni i Pejës posedon me një autobus i cili shfrytëzohet për transportin e personelit brenda regjionit, një gjë të tillë nuk mund ta themi edhe për regjionet tjera policore, pasi që asnjë regjion tjetër nuk posedon autobus.

3.6.8 Transporti i personelit në regjionet tjera policore organizohet në mënyra të ndryshme, pra varësisht nga njësia se cilës i takon personeli. Njësitë e Specializuara Operative transportimin e personelit e kanë të organizuar me automjetet që i posedojnë këto njësi, pasi që në ato automjete i bartin edhe pajisjet e tyre dhe nevojat për intervenime çdo herë janë emergjente. Çështjen e organizimit të transportit e kanë të rregulluar edhe Policia Kufitare, ku transportimi i personelit kryhet me anë të kombibusëve.

3.6.9 Nga ajo që u tha më lartë shihet se çështja e transportit të personelit nuk është e rregulluar në mënyrë të njëjtë për të gjithë personelin e policisë. Në pozitën më të rëndë sa i përket organizimit të transportit për personelin është Policia e Rendit e cila është e vendosur në regjionet policore përveç regjionit të Prishtinës.

3.6.10 Koncentrimi i shumicës së automjeteve transportuese vetëm në Regjionin e Prishtinës mundë të jetë edhe në dëm të PK-së pasi që në mungesë të transportit shumë nga pjesëtarët e policisë që gjenden në regjionet tjera hezitojnë të konkurrojnë për ndonjë pozitë apo detyrë në DPP apo edhe në regjionin e Prishtinës. Gjithashtu kjo mundë të ndikoj negativisht edhe në motivin e personelit pasi që mundë të ndihen jo të barabartë me kolegët e tyre nga regjioni i Prishtinës e posaçërisht me personelin që punon në administratë (zyre).

3.6.11 Në mënyrë që të i shmangen pakënaqësisë dhe ndjenjës së të qenit të diskriminuar nga ana e personelit policorë në veçanti tek personeli i Policisë së Rendit, menaxhmenti i lartë i PK-së duhet që të i shqyrtojë politikatat e sajë sa i përket organizimit të transportit për personelin policor dhe të gjenden mundësitë e organizimit të transportit edhe për policinë e rendit. Ky rekomandim mund të ndihet edhe më i fuqishëm nëse marrim parasysh se kjo kategori e zyrtarëve policorë punojnë edhe në ndërrimin e natës dhe se kemi pas rastin që pikërisht në këtë ndërrim kemi pas edhe vrasjen e një polici gjatë udhëtimit.

### **3.7 Të shikohen procedurat e zhvlerësimit të automjeteve dhe pajisjeve tjera si dhe procedurat e shitjes së tyre.**

3.7.1 Shitja e automjeteve të PK-së ishte organizuar përmes procedurave të ankandit publik, të organizuar nga Ministria për Tregti dhe Industri. Dërgimit të listës së automjeteve të PK-së në Ministrinë e Tregtisë dhe Industrisë i kishin paraprirë një varg procedurash dhe rekomandimesh.

3.7.2 Pra, fillimisht ishte formuar Komisioni për Vlerësimin e Automjeteve, ku detyrë e këtij komisioni ishte që të bëjë vlerësimin e automjeteve, të caktoj çmimin e tyre si dhe të jep rekomandimin për Komisionin e Vlerësimit të Pasurisë. Komisioni për Vlerësimin e Automjeteve duke u bazuar në PSO dhe gjendjen faktike të automjeteve përpilon proces verbalin në të cilin pasqyron gjendjen e automjeteve të vlerësuar, gjithashtu në këtë proces verbal formon listën e automjeteve që duhet të shiten, përcakton çmimet me të cilat duhet të shiten automjetet si dhe i jep rekomandimin Ndihmës Drejtorit për Mbështetje që të autorizohet komisioni për vlerësimin e pasurisë në mënyrë që të mundë të procedohet më tutje kjo çështje, pra të bëjë vlerësimin përfundimtarë të këtyre automjeteve dhe të procedohen në Ministrinë për Tregti dhe Industri në mënyrë që përmes ankandit publik të shiten.

3.7.3 Pas vlerësimit të automjeteve nga ana e Komisionit për Vlerësimin e Automjeteve dhe Komisionit për Vlerësimin e Pasurisë, Ndihmës drejtori për Mbështetje i rekomandon Drejtorit të Përgjithshëm që ai numër i automjeteve duhet të shitet apo jo. Pra shitja e automjeteve në fund duhet të autorizohet nga Drejtori i Përgjithshëm i PK-së.

3.7.4 Gjatë inspektimit dhe kontrollimit të dokumentacionit relevantë, Inspektorët vërejtën se në vitin 2011 nga komisionet e lartcekura për shitje ishin vlerësuar 198 automjete, automjete këto të cilat kishin kaluar shtatë vite të përdorimit, kishin kaluar mbi 250,000 kilometra ose ishin të prishura dhe se për riparimin e tyre nuk kishte asnjë llogari ekonomike. Edhe pse në listën për shitjen e automjeteve figuronin 198 automjete, përmes ankandit publik në Ministrinë e Tregtisë dhe Industrisë përmes ankandit publik ishin shitur vetëm 90 automjete. Kjo ka ndodhur për shkak se shitja ishte bërë në mënyrë parciale, pra, për çdo automjet veç e veç, kurse kishin mbetur pa u shitur edhe 108 automjete.

3.7.5 Shitja e automjeteve përveç që është bërë në vitin 2011, shitje e tillë është bërë edhe në të kaluarën, mirëpo në shitjet e kaluara automjetet ishin shitur si kontingjente dhe jo në mënyrë parciale. Andaj IPK rekomandon menaxhmentin e PK-së që të arrijë një marrëveshje me Ministrinë e Tregtisë dhe Industrisë që në të ardhmen automjetet e PK-së të cilat vlerësohen për shitje, të shiten në kontingjente pasi që mënyra parciale nuk është prej mënyrave më të leverdishme, pasi që në mënyrën parciale mund të shiten vetëm automjetet të cilat janë në gjendje më të mirë teknike kurse automjetet tjera të mbeten ende barrë e PK-së më konkretisht barrë e Flotës Operative të PK-së. Duhet theksuar se deri më tani përmes ankandit publik janë shitur gjithsej 591 automjete të PK-së.

3.7.6 Sa i përket çështjes së zhvlerësimit të automjeteve të PK-së, si dhe kriterëve të cilat duhet marrë për bazë për zhvlerësimin e automjeteve, kjo është e rregulluar edhe me Procedurat Standarde të Operimit. Nëse i bëjmë një vështrim listës së automjeteve të shitura të PK-së dhe shohim se këto automjete ishin më të vjetra se 8 vite, atëherë mund të konkludojmë se zhvlerësimi ishte kryer konform rregullave pasi që këto automjete e përmbushnin kriterin e moshës kriter ky i cili me PSO është i përcaktuar që të jetë 7 vite.

3.7.7 Nga Flota Operative, përveç shitjes së automjeteve bëhet edhe shitja e materialeve tjera të cilat klasifikohen si mbeturina. Këtu bëhet fjalë për shitjen e mbeturinave të metalit (kryesisht pjesët e vjetra të ndërruara të automjeteve), gomave të ndërruara, vajit të djegur si dhe të baterive të ndërruara dhe të dala nga përdorimi.

3.7.8 Për dallim nga shitja e automjeteve procedurat e shitjes së këtyre mbeturinave është më e thjeshtë dhe organizohet me anë të tenderit të hapur, pra me ofrimin e ofertave nga ana e operatorëve ekonomik. Procedurat e tenderimit udhëhiqen nga Drejtoria e Prokurimit dhe me operatorin ekonomik i cili shpallet fitues lidhet kontratë afat gjatë.

## 4. PËRFUNDIMET, REKOMANDIMET DHE PLANI I VEPRIMIT

### 4.1 Përfundimet

4.1.1 Personeli me të cilin disponon njësia e Flotës Operative të PK-së, numerikisht është në numër të pamjaftueshëm pasi që disa nga vendet e parapara me strukturën e vjetër ende janë të pa plotësuara, kurse struktura e re organizative nuk e precizon shtrirjen e personelit në nivelin e shefave të sektorëve. Gjithashtu personeli i njësisë së Flotës Operative nuk është i trajnuar në masën e duhur sidomos për tipet e reja të automjeteve si dhe për automjete të blinduara gjë që e vështirëson arritjen e objektivave të njësisë si dhe pengon në arritjen e efikasitetit të kësaj njësie.

4.1.2 Flota Operative në kuadër të sajë posedon 1356 automjete, mirëpo një numër i konsideruar i automjeteve tani më ka tejkalluar moshën e lejuar për qarkullim (pra janë më të vjetra se shtatë vite) moshë kjo e përcaktuar me udhëzim administrativ, ose kanë tejkalluar numrin e kilometrave të lejuara për qarkullim. Kjo gjendje edhe më shumë do të përkeqësohet vitin 2013 pasi që 50% e automjeteve të PK-së tejkalojnë moshën mbi shtatë vite të vjetra. E tërë kjo ndodhë si pasojë e mungesës së një strategjie apo të ndonjë politike të mirëfilltë e cila do të planifikonte ripërtëritjen e flotës operative me automjete të reja.

4.1.3 Në kuadër të flotës operative të PK-së gjenden edhe depot në të cilat deponoheshin pjesët rezervë të automjeteve. Gjendja e këtyre depove nuk ishte e kënaqshme si në aspektin hapësinorë po ashtu edhe në aspektin e sistematizimit të pjesëve rezervë. Në aspektin hapësinor duhet theksuar se depot nuk kishin hapësirën e mjaftueshme, dhe se në dy tenda të cilat përdorreshin si depo kushtet ishin mjaft të këqija pasi që në to kishte edhe rrjedhje të ujit nga reshjet atmosferike. Kurse sa i përket aspektit të sistematizimit edhe këtu nuk ishte gjendja e kënaqshme pasi që pjesët rezervë të cilat janë më të ndjeshme ishin të sistemuara pikërisht në tenda kurse pjesët më pak të ndjeshme ishin të vendosura në hapësirat e depove. E tërë kjo gjendje ndodhë për shkak se në depo nuk kishte të përcaktuar një person i cili do të ishte përgjegjës për depon dhe nga i cili do të mund të kërkohej përgjegjësi konkrete.

4.1.4 Përcaktimi i detyrave dhe përgjegjësive për personelin e flotës janë të rregulluara me anë të procedurave standarde të operimit (PSO). Me këto PSO janë të specifikuara çdo veprimtari në kuadër të flotës, mirëpo këto PSO nuk e rregullojnë çështjen sa i përket kriterëve të dërgimit të automjeteve të PK-së për riparim në kompanitë private me të cilat ka kontratë PK-ja. Gjithashtu me PSO nuk është përcaktuar decidivisht personi përgjegjës i cili do të autorizonte dërgimin e automjeteve të PK-së për riparim në serviset private të kontraktuara.

4.1.5 PK-ja është në marrëdhënie kontraktuale me një numër të operatorëve ekonomik në sferën e furnizimit me automjete për PK-në, si dhe për furnizimin me pjesë rezervë për automjete. Jo gjithmonë respektohen kushtet e nënshkruara me kontratë, si në aspektin e realizimit të kontratës brenda afateve të caktuara kohore, kompletimit të sasisë dhe cilësisë së materialeve të

kontraktuara, po ashtu edhe në realizimin e kontratës në aspektin e trajnimit të personelit të flotës për fitimin e njohurive për përdorimin, servisimin dhe riparimin e automjeteve të reja.

4.1.6 Krahas ofrimit të sigurisë për qytetarët, menaxhmenti i PK-së përmes strukturave të sajë (në këtë rast përmes flotës operative) është i obliguar që të ofroj siguri edhe për vet personelin e PK-së. Një ndër format e ofrimit të sigurisë për personelin e PK-së është edhe vërja në qarkullim e automjeteve në gjendje të rregullt. Institucioni i cili është përgjegjës për vërtetimin se automjetet janë në gjendje të rregullt apo jo është Kontrollimi Teknik i Automjeteve, ku fushë veprimtaria e saj është e rregulluar me udhëzimin administrativ Nr. 2008/13.

4.1.7 Një ndër obligimet të cilat dalin nga ky udhëzim administrativ është edhe obligimi që automjetet e PK-së duhet të kryejnë kontrollimin teknik dy herë në vit. Mirëpo gjatë inspektimit është konkluduar se nga Flota Operative një obligim i tillë nuk respektohet nga ana e flotës operative e PK-së, pasi që kontrollimi teknik për automjetet e PK-së kryhej vetëm njëherë në vit. Mos respektimi i këtij udhëzimi administrativ vë në pikëpyetje drejtpërsëdrejti siguria në kryerjen e funksioneve dhe detyrave nga ana e zyrtarëve policor.

4.1.8 Nga zhvillimi i Inspektimit doli në pah se, përveç që nuk respektohej udhëzimi administrativ për Kontrollin Teknik, nuk respektohej as Ligji për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor, pasi që ky ligj i jepte mundësinë PK-së që në kuadër të sajë të ketë kontrollimin e saj teknik, një gjë e tillë nuk aplikohet nga ana e Flotës Operative të PK-së edhe pse dihet se me hapjen e kësaj kontrole teknike do të kursehej në masë të madhe buxheti i PK-së.

4.1.9 Inspektorati Policor i Kosovës gjatë analizës gjithëpërfshirëse duke marr parasysh të gjitha problematikat e trajtuara gjatë këtij inspektimi të menaxhimit të Flotës së Automjeteve në Policinë e Kosovës, përveç rekomandimeve të dhëna, propozon që menaxhmenti i lartë policor i Policisë së Kosovës të merr në konsideratë dhe të analizoj alternativat tjera që mund të jenë edhe jashtë Policisë së Kosovës lidhur me ballafaqimin me këto probleme si; dhënien në menaxhim të tere Flotës së Automjeteve një kontraktori privat i cili ka kapacitete të dëshmuara në menaxhimin sektorëve të veçantë të flotës së automjeteve konform nevojave dhe specifikave të cilat e përcjellin këtë fushë të menaxhimit apo kontraktimin e vetëm disa sektorëve apo punëve të veçanta të cilat Policia e Kosovës nuk ka ekspertizën, përvojën apo kushtet e duhura për të menaxhuar me to. Kjo duhet të përcillet me një studim të plote dhe gjithëpërfshirës të nevojave dhe specifikave që ka Policia e Kosovës gjegjësisht Flota e Automjeteve në lidhje me ngritjen e performances se saj në këtë fushë të menaxhimit duke nxjerr vlerësime të sakta të llogarisë ekonomike, efikasitetit dhe efektivitetit në ndërmarrjen e këtyre reformave.



## 4.2 Rekomandimet kryesore

1. IPK rekomandon që Departamenti i Trajnimeve të organizoj trajnimet adekuate për personelin e Flotës Operative në fushën e mekanikës, me theks të veçantë për automjetet e tipeve të reja si dhe për automjetet e blinduara.
2. IPK rekomandon menaxhmentin e lartë të PK-së që në afatin sa ma të shkurtër kohorë të hartoj politikat për ripërtëritjen e Flotës Operative pasi që në vitin 2013 do të kenë një flotë ku mbi 50% e automjeteve do të jenë më të vjetra se shtatë vite.
3. IPK rekomandon menaxhmentin e PK-së me theks të veçanët menaxhmentin e Flotës Operative që të caktoj apo emëroj një person përgjegjës për udhëheqjen dhe menaxhimin e depos në flotë që menjëherë të marrë përgjegjësin e depove dhe të rregulloj gjendjen e depos konform standardeve të pranueshme.
4. IPK i rekomandon Drejtorit të Shtyllës Shërbimeve Mbështetëse që sa më parë të fillohet me zbatimin e Udhëzimit Administrativ 21/2009 mbi aplikimin e regjistrit të pasurisë dhe Regjistrit të Kontabël (SIMFK) për regjistrimin dhe menaxhimin e pasurisë qeveritare, gjegjësisht të pasurisë së PK-së.
5. IPK rekomandon që Drejtori i Logjistikës ne bashkëpunim me Shefin e Flotës së PK-së të harton një plan për furnizim me pjesë rezervë për Flotën e Automjeteve i cili mbështetet ne analize te thuket të nevojave dhe planeve për te ardhmen.
6. IPK rekomandon që Shefi i Flotës së Automjeteve në PK të zbatoj ne përpikëri PSO-në e flotës lidhur me mekanikun përgjegjës për inspektim te automjetit dhe te braktiset praktika e caktimit te liftit për inspektim te automjetit e cila nuk është e parapare me PSO.
7. IPK rekomandon menaxhmentin e PK-së që në afatin më të shkurtë kohor të mundshëm ta rishikoj PSO-në për Flotën Operative, dhe të bëjë përcaktimin e kriterëve në bazë të cilave do të dërgoheshin automjetet e PK-së në serviset e kontraktuara. Gjithashtu duhet të bëhet edhe përcaktimi i personave përgjegjës në vendim marrje lidhur me këtë çështje.
8. IPK rekomandon që Drejtoria e Logjistikës dhe Drejtoria e Prokurimit të mos tolerojnë vonesat dhe mosrealizimet e kontratave por konform ligjeve dhe rregulloreve të merren masa ndaj operatorëve ekonomik që dështojnë në realizimin e kontratave.
9. IPK rekomandon menaxhmentin e PK-së me theks të veçanët menaxhmentin e Flotës Operative që t'i kushtohet një rëndësi e veçanët realizimit të plotë të marrëveshjeve të

lidhura në kontratat për furnizim me automjete të reja sidomos në aspektin e trajnimit të personelit lidhur me përdorimin, servisimin dhe riparimin e automjeteve të reja.

10. IPK rekomandon Drejtorin e Policisë së Kosovës që të ndërmerr masa për të ndaluar këtë trend të aksidenteve të trafikut me vetura zyrtare ku një përqindje prej 50 % fajtor janë zyrtarët policore.
11. IPK rekomandon menaxhmentin e Flotës Operative të PK-së që në përpikëri ta respektoj dhe zbatoj udhëzimin administrativ 2008/13, pasi që zbatimi i këtij udhëzimi do të ndikoj drejtë për së drejti në sigurinë e zyrtarëve të PK-së.
12. IPK rekomandon menaxhmentin e PK-së që në afatet sa më të shkurta të mundshme kohore të i filloj procedurat e nevojshme për licencimin e kontrollës teknike të Flotës Operative.