



REPUBLIKA E KOSOVES
REPUBLIKA KUŠOVA - REPUBLIC OF KOSOVO

INSPEKTORATI POLICOR I KOSOVES

POLICUSKI INSPEKTORAT KOSOVA POLICE INSPECTORATE OF KOSOVO

Hajvali Prishtinë



Nr./Br. 04-052-1257/2

Data/Datum 13-01-2025



REPUBLIKA E KOSOVËS
QEVERIA

MINISTRIA E PUNËVE TË BRENDSHME

INSPEKTORATI POLICOR I KOSOVËS
DEPARTAMENTI I INSPEKTIMIT

Rruga "Dëshmorët e Gollakut", p.n, Hajvali - Prishtinë



Referencë: IPK/10012025/DI

Datë: 10.01.2025

Bazuar në Ligjin nr. 03/L-231 për Inspektoratin Policor të Kosovës, Udhëzimin Administrativ (MPB) nr. 21/2015 për Inspektime në Policinë e Kosovës, Rregulloren (MPB) nr. 01/2017 për organizimin e brendshëm dhe sistematizimin e vendeve të punës në Inspektoratin Policor të Kosovës, Udhëzuesin për procedurën e planifikimit, inspektimit e raportimit, Planin Zhvillimor Strategjik të IPK-së (2022-2024), si dhe Planin Vjetor të Inspektimeve të Rregullta, Departamenti i Inspektimeve të IPK-së nxjerrë këtë:

RAPORT I INSPEKTIMIT

Titulli - objekti	- Trajtimi i aksidenteve të trafikut nga Policia e Kosovës
Referenca	- 09/2024
Data e inicimit	- 28.06.2024
Data e raportimit	- 10.01.2025
Arsyet e inicimit	- IPK ka mandat të kryejë inspektime në Policinë e Kosovës, për të vlerësuar mënyrën e kryerjes së detyrave. Ky aktivitet ndihmon dhe mbështet Policinë për të siguruar shërbim profesional, demokratik dhe të përgjegjshëm. Planin Vjetor i Inspektimeve të Rregullta të Departamentit të Inspektimit për këtë vit ka paraparë kryerjen e një varg inspektimesh në disa fusha të menaxhimit, përfshirë edhe atë të trajtimit të aksidenteve të trafikut. Përmes inspektimit është synuar që të vlerësohet nëse njësitë rajonale të trafikut rrugor kanë kapacitete të mjaftueshme njerëzore, profesionale dhe teknike për të kryer detyrat në kuadër të përgjegjësisë të tyre. Inspektimi ofron një pasqyrë mbi përkushtimin dhe seriozitetin e njësive policore për të reaguar me shpejtësi në aksidente, shpëtimin e jetëve të qytetarëve, menaxhimin e duhur të vendit të aksidenteve dhe në përgjithësi ngritjen e sigurisë rrugore në vend.
Objektivat e inspektimit	- Vlerësimi i kapaciteteve operacionale të njësive rajonale të trafikut, - Matja dhe vlerësimi i kohës së reagimit policor në thirrjet për aksidente, - Vlerësimi i veprimeve policore gjatë trajtimit të aksidenteve rrugore, - Vlerësimi i administrimit të dosjeve të aksidenteve.
Metodologjia e inspektimit	- <u>Takime - intervista</u> me nëntë (9) drejtues - bartës të funksioneve: (a) Shefat e Njësive Rajonale të Trafikut Rrugor, (b) Shefin e Njesisë për Kontrollin e Autostradës; - <u>Këqyrje - verifikime</u> : (a) të disponueshmërisë dhe funksionalitetit të pajisjeve policore, (b) evidentimit dhe procedimit të informatave në bazat e të dhënave, etj.; - <u>Marrje dokumentesh fizike</u> - elektronike, si: (a) raportet mbi burimet njerëzore të njësive të trafikut rrugor, (b) raportet mbi trajnimet dhe kurset e ndjekura të personelit, (c) raportet e njësive mbi kohën e reagimit në thirrjet për aksidente, (d) dosjet e përzgjedhura të rasteve të aksidenteve të vitit 2023 dhe 2024 (80 mostra, duke përfshirë secilën njësi të trafikut).
Subjekti	- Njësitë Rajonale të Trafikut Rrugor (Ferizaj, Gjakovë, Gjilan, Mitrovicë Jugu, Mitrovicë Veriu, Pejë, Prizren dhe Prishtinë), - Njësia për Kontrollin e Autostradës,

Afatet e inspektimit	- Fillimi: 03.07.2024; - Përfundimi: 17.07.2024; - Periudha e mbulimit: viti 2023 dhe gjendja aktuale.
Kriteri vlerësues (standardi)	- Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë, - Ligji Nr. 05/L-088 për Rregullat në Trafikun Rrugor, - Ligji Nr. 08/L-186 për Rregullat në Trafikun Rrugor, - Rregullore për Operativë në Policinë e Kosovës, - Procedura Standarde e Operimit - Koha e reagimit (07 shtator 2018), - Procedura Standarde e Operimit - Menaxhimi, kontrollimi dhe mbikëqyrja e autostradave të Republikës së Kosovës (08.08.2016), - Procedura Standarde e Operimit - Njësitë Rajonale të Komunikacionit Rrugor (14.11.2014).
Takimi përmblyës IPK-Policia e Kosovës	- Më 08.01.2025 është realizuar takimi përmblyës me strukturën policore të inspektuar, të përfaqësuar nga drejtues dhe bartës funksionesh nga: (a) Departamenti i Rendit Publik, (b) Divizioni i Trafikut Rrugor, (c) Njësitë Rajonale të Trafikut Rrugor, dhe (d) Njësia e Kontrollit të Autostradës.
Komentet policore lidhur me gjetjet e rekomandimet	- Më 10.01.2025, struktura e inspektuar policore ka kthyer komentet lidhur me rekomandimet dhe Planin e realizimit të tyre, të cilat janë bërë pjesë e këtij Raporti të inspektimit.

Ekipi realizues	- Xhavit Fetahaj, inspektor
Mbikëqyrur nga	- Ilir Idrizaj, Udhëheqës i Divizionit të Inspektimit dhe Raportimit
Mbështetur nga	- Bujar Mustafa, Udhëheqës i Divizionit për Analizë, Planifikim dhe Cilësi
Dorëzuar nga	- Bekim Pira, Udhëheqës i Departamentit të Inspektimit
Miratuar nga	- Kushtrim Hodaj, Kryeshef Ekzekutiv i IPK-së
Datë	- 10.01.2025



Shkurtesat

AKSP	Akademia e Kosovës për Siguri Publike
DRP	Drejtoria Rajonale Policore
DTIK	Drejtoria e Teknologjisë Informative dhe Komunikimit
IPK	Inspektorati Policor i Kosovës
LPA	Lista e Personelit të Autorizuar
MPB	Ministria e Punëve të Brendshme
NJKA	Njësia për Kontrollin e Autostradës
NJRTRR	Njësia Rajonale e Trafikut Rrugor
PK	Policia e Kosovës
PSO	Procedura Standarde e Operimit

Përmbledhje ekzekutive dhe rekomandimet

Inspektimi nxjerrë në pah se:

- ✚ Lidhur me burimet njerëzore dhe teknike janë hasur mungesa dhe tejkalime në numrin e paraparë të punonjësve në raport me Listën e Personelit të Autorizuar në disa prej njësive, mungesa të trajnimeve të avancuara dhe mungesa të pajisjeve e mjeteve të punës në disa prej tyre.
- ✚ Raportet e ekzaminimit të vendit të aksidentit nuk janë unike dhe shpesh nuk pasqyrojnë sa duhet informacione që parashihen me protokollin e paraparë të veprimeve hetimore, testimi mbi prezencën e alkoolit tek palët e përfshira nuk aplikohet mjaftueshëm, si dhe ka dobësi të dukshme në respektimin e rregullave lidhur me skicimin, matjen dhe fotografimin në vendin e aksidentit.
- ✚ Përmbajtja e kallëzimeve penale në shumë raste nuk elaboron mjaftueshëm provat, ndërlihdjen e tyre dhe me rastet, si dhe veprimet e marra në vendin e aksidentit.



Bazuar në gjetjet, përfundimet dhe nevojën për përmirësim të vazhdueshëm të shërbimeve:

1. IPK i rekomandon Drejtorit të Drejtorisë së Personelit, që në bashkëpunim me Drejtorinë Rajonale Policore - Mitrovicë Veriu, të sigurojnë personel të mjaftueshëm për të përmbushur strukturën dhe kapacitetet e Njesisë Rajonale të Trafikut Rrugor - Mitrovicë Veriu.
2. IPK u rekomandon Shefave të Njësive Rajonale të Trafikut Rrugor dhe Njesisë për Kontrollin e Autostradave, që në koordinim me Divizionin e Trajnimeve, të ndërmarrin hapa në drejtim të përfshirjes më të gjerë të personelit në trajnime specifike profesionale dhe të avancuara në fushën e trafikut.
3. Në vazhden e përcjelljes së zhvillimeve teknologjike në fushën e dokumentimit të saktë të vendit të ngjarjes, IPK i rekomandon Udhëheqësit të Divizionit të Trafikut Rrugor që në bashkëpunim me Departamentin e Shërbimeve Mbështetëse, të shqyrtojë mundësitë e pajisjes së njësive të trafikut rrugor me pajisje për regjistrim dhe skanim të të dhënave nga vendi i aksidentit. Po ashtu, të sigurohet se njësitë e trafikut, përdorin programe unike të licencuara për skicimin e vendit të aksidentit, drejt përdorimit të standardeve unike të punës.
4. IPK u rekomandon shefave të njësive të trafikut dhe mbikëqyrësve të ekipeve, që dosjet e aksidenteve të disponojnë edhe raportet e oficerëve që kanë ndërmarrë veprime fillestare në vendin e aksidentit, si pjesë e patrullave të njësive të trafikut, apo të stacioneve tjera. Po ashtu, të sigurohen që raportet e ekzaminimit të vendit të aksidentit të pasqyrojnë mjaftueshëm veprimet dhe elementët tjerë nga vendi i ngjarjes së aksidentit.
5. IPK u rekomandon shefave të njësive të trafikut dhe mbikëqyrësve të ekipeve, që të sigurohen se vartësit e tyre gjatë menaxhimit të vendit të ngjarjes, ndërmarrin veprimet e nevojshme lidhur me testimin e palëve të përfshira përmes alkool testit, drejt zbulimit të shkaktarëve që i kontribuojnë aksidentit (alkoolit).
6. IPK u rekomandon shefave të njësive të trafikut dhe mbikëqyrësve të ekipeve, që të ushtrjnë kontrolle në vendngjarje, por edhe në kuadër të dosjeve, për t'u siguruar se vartësit e tyre respektojnë protokollin e parapara lidhur me skicimin, matjen dhe fotografimin e vendit të aksidentit, përfshirë dhe provat e mbledhura.
7. IPK u rekomandon shefave të njësive të trafikut dhe mbikëqyrësve të ekipeve, që të rrisin kontrollin mbi vartësit, për t'u siguruar se ata hartojnë kallëzime penale cilësore, me informata të mjaftueshme të dala nga trajtimi i aksidenteve.

Gjetjet kryesore:



1. Organizimi, burimet dhe kapacitetet

1.1. Sipas legjislacionit nga fusha e trafikut, “aksident trafiku është ngjarja në rrugë, në të cilën merr pjesë së paku një mjet në lëvizje, në të cilin si pasojë, një apo më shumë persona kanë vdekur deri në tridhjetë (30) ditë pas aksidentit, ose janë lënduar, ose është shkaktuar dëm material”. Faktorët e aksidenteve konsiderohen tre (3) sosh përfshirë këtu faktorin njeri (aftësitë, dituritë, përvoja), rruga (gjendja e rrugës, kushtet klimatike, sinjalistika) dhe mjeti (gjendja teknike e mjetit, vjetërsia, kontrolli teknik). Si pasojë e ndikimit të këtyre faktorëve, vetëm në dy (2) vitet e fundit, numri i të vdekurve në aksidente të komunikacionit në vendin tonë ka qenë nga 106 për secilin vit. Siguria rrugore mbetet një sfidë e vazhdueshme për organet shtetërore, por roli edhe i pjesëmarrësve në trafik është më se i nevojshëm. Policia është një ndër akterët kryesor në ngritjen e sigurisë rrugore. Sipas legjislacionit në fuqi për trafikun rrugor, “mbikëqyrjen dhe rregullimin e trafikut, të mjeteve, shoferëve dhe të pjesëmarrësve tjerë në trafikun rrugor e kryejnë pjesëtarët e policisë”. Ligji për Policinë, përcakton që “mbikëqyrja dhe kontrolli i sigurisë në komunikacion” është njëra nga detyrat dhe autorizimet e përgjithshme të Policisë.

1.2. Strukturat policore që kujdesen për sigurinë rrugore janë të organizuara në tre (3) nivele, përfshirë atë qendror, rajonal dhe lokal. Inspektimi ka subjekt çdo NJRTRR, të sistemuara në kuadër të drejtorive rajonale, dhe NJKA-në. PSO - Njësitë Rajonale të Komunikacionit Rrugor, përcakton që NJRTRR janë përgjegjëse për mbikëqyrjen dhe kontrollimin e komunikacionit rrugor në të gjitha rrugët magjistrale, rajonale, si dhe brenda kryeqytetit të Republikës së Kosovës. Veç kësaj, PSO - Njësia për Kontroll të Autostradave, përcakton që NJKA është përgjegjëse për mbikëqyrjen dhe kontrollimin e komunikacionit rrugor në të gjitha autostradat në Republikën e Kosovës, si dhe në magjistralen Fushë Kosovë - drejtimi i Pejës, deri në Gjurgjicë dhe anasjelltas. Njësitë policore të këtyre njësive, veç tjerash kujdesen për parandalimin e aksidenteve përmes zbatimit të planeve policore, identifikimin e kundërvajtjeve dhe shqiptimin e gjobave, dhe shikimin e vendit të aksidenteve me dëme materiale, me lëndime dhe me fatalitet.

1.3. Nëse i referohemi strukturave organizative të këtyre njësive policore, pasqyrohet se ato përbëhen mes tjerash nga ekipe patrulluese dhe ekipe të hetimeve. Këto ekipe përfshihen në trajtimin e aksidenteve, por kanë edhe kompetenca të ndara. Zakonisht, ekipet patrulluese bëjnë patrullimin dhe rregullimin e komunikacionit, por në raste të aksidenteve bëjnë shikimin e vendngjarjes dhe hetimin e tij, nëse nuk janë me lëndime. Në të kundërtën, nëse ka raste me lëndime dhe fatalitet gjatë aksidentit, me to merren ekipet e hetimeve. Në përgjithësi kjo ndarje e kompetencave zbatohet në masë të duhur nga NJRTRR dhe NJKA, mirëpo në rastet kur ka nevoja urgjente, apo njësitë hetimore gjenden duke u marrur me raste tjera, atëherë me raste merren edhe njësitë patrulluese.

1.4. Elementi më i rëndësishëm i organizatës policore janë burimet njerëzore. Duke konsideruar se ato paraqesin një vlerë qenësore, shtrohet nevoja për organizimin dhe shpërndarjen e mirëfilltë të tyre. Policia është organizuar bazuar në Ligjin për Policinë dhe Rregulloren për organizimin e brendshëm dhe sistematizimin e vendeve të punës. Gjatë këtij inspektimi janë analizuar burimet njerëzore, kapacitetet sasiore të këtyre njësive, me fokus të veçantë ato që lidhen me vijën e parë të menaxhimit dhe nivelin operativ (ekipet patrulluese dhe ekipet e hetimeve), si struktura të lidhura direkt me trajtimin e aksidenteve. Nëse krahasojmë kapacitetet ekzistuese me LPA, atëherë del se kuota e përgjithshme e përbushjes së kapaciteteve sasiore me grada adekuate në ekipe patrulluese dhe ekipe të hetimeve në të gjitha njësitë është në masën 90.6% (rreshter dhe polic). Nëse përcjellim individualisht gjendjen sasiore me burime brenda secilës njësi, pasqyrohet se NJRTRR - Mitrovicë Veriu ka tre (3) rreshterë dhe 21 polic më pak krahasuar me LPA. NJRTRR - Pejë në ekipe patrulluese ka pesë (5) polic më shumë. Mospërputhje në numër (më pak, ose më shumë) vërehen edhe në ekipe tjera në kuadër të njësive (për më tepër referoju tabelës nr. 1).

Tabela 1 - Kapacitetet policore (vija e parë e menaxhimit dhe niveli operativ)						
Njësia/ekipi	LPA		Aktual		Ndryshimi (+/-)	
	Rreshter	Polic	Rreshter	Polic	Rreshter	Polic
Ferizaj	3	42	3	40	0	-2
Ekipet patrulluese	3	36	3	36	0	0
Ekipi i hetimeve	0	6	0	4	0	-2
Gjakovë	3	40	3	38	0	-2
Ekipet patrulluese	3	36	3	33	0	-3
Ekipi i hetimeve	0	4	0	5	0	+1
Gjilan	3	42	3	42	0	0
Ekipet patrulluese	3	36	3	36	0	0
Ekipi i hetimeve	0	6	0	6	0	0
Mitrovicë Jugu	3	42	2	39	-1	-3
Ekipet patrulluese	3	36	2	33	-1	-3
Ekipi i hetimeve	0	6	0	6	0	0
Mitrovicë Veriu	3	33	0	12	-3	-21
Ekipet patrulluese	3	30	0	9	-3	-21
Ekipi i hetimeve	0	3	0	3	0	0
Pejë	3	42	3	47	0	+5
Ekipet patrulluese	3	36	3	41	0	+5
Ekipi i hetimeve	0	6	0	6	0	0
Prishtinë	5	56	4	52	-1	-4
Ekipet patrulluese	3	42	3	43	0	+1
Ekipi i hetimeve	2	14	1	9	-1	-5
Prizren	3	42	3	39	0	-3
Ekipet patrulluese	3	36	3	33	0	-3
Ekipi i hetimeve	0	6	0	6	0	0
NJKA	4	47	4	43	0	-4
Ekipet patrulluese	3	42	3	38	0	-4
Ekipi i hetimeve	1	5	1	5	0	0
Gjithsej	30	386	25	352	-5	-34
Ekipe patrulluese	27	330	23	302	-4	-28
Ekipe të hetimeve	3	56	2	50	-1	-6

1.5. Sa i përket trajnimeve të zyrtarëve policor në njësitë e trafikut, në përgjithësi kanë të kryer trajnimin bazik në fushën e sigurisë së trafikut rrugor. Ka edhe prej tyre që nuk kanë trajnime nga fusha e trafikut, për shkak se janë polic të rinj, apo të lëvizur nga njësi tjera. Kurse, sa i përket trajnimeve të avancuara në këtë fushë mbi analizën dhe hetimin e aksidenteve, gjendja nuk është në nivel të duhur. IPK-ja është njohur nga drejtuesit se ky trajnim është i nevojshëm, kur kihet parasysh se fusha e trajtimit të aksidenteve kërkon njohuri mbi analizat e hetimit të aksidenteve. Në bazë të të dhënave të marra nëpër NJRTRR dhe NJKA, del në pah se ka një pjesëmarrje të ulët të zyrtarëve policor nga këto njësi në trajnime të avancuara. Nga të gjitha këto njësi, vetëm 26 zyrtarë policor kanë të kryer trajnime të avancuara për analizën e aksidenteve edhe atë: NJKA (3), NJRTRR - Pejë (7), NJRTRR - Mitrovicë Veriu (3), NJRTRR - Mitrovicë Jugu (2), NJRTRR - Gjilan (5), NJRTRR - Gjakovë (2), NJRTRR - Ferizaj (1) dhe NJRTRR - Prishtinë (3).

1.6. Për trajtimin e aksidenteve dhe shikimin e vendit të aksidentit, njësitë kompetente duhet pajisur me pajisje e mjete të nevojshme pune. Sipas inspektimit të realizuar në secilën njësi, përgjithësisht këto njësi kanë pajisje që i përdorin në vendin e aksidentit, përjashtojnë këtu disa pajisje e mjete pune, që në disa njësi mungojnë. Me zhvillimin dhe avancimin teknologjik janë zhvilluar pajisje të sofistikuara, që regjistrojnë e skanojnë të dhëna nga vendi i aksidentit, duke siguruar informata dhe skicim të saktë të vend ngjarjes. Në shumë vende ka praktika të përdorimit të pajisjes, të njohur si Faro, që përdoret në fushën e aksidenteve për dokumentim dhe analizë precize të vendngjarjes. Faro është pajisje skaner laser i avancuar që krijon modele 3D të detajuara të një vend ngjarjeje. Shërben për dokumentimin e saktë të vend ngjarjes, analizën e aksidenteve,

rekonstruimin e vendit të ngjarjes, ruajtjen e provave, përdorimin në hetimet ligjore, matjen precize, përshpejtimin e hetimeve, si dhe përdorimin në trajnime dhe simulime. Kjo pajisje nuk është në dispozicion të njësisve policore. Bazuar në gjetjet e inspektimit, gjendja me pajisje dhe mjete pune në nëntë (9) njësitë e trafikut pasqyrohet si në vijim:

- (a) 75 matës të shpejtësisë së lëvizjes janë të shpërndarë nëpër njësi, prej të cilëve, 30 janë jo funksional (NJRTRR-Mitrovicë Veriu i ka radarët jashtë funksioni),
- (b) Me kamera digjitale - fotoaparate janë të pajisura të gjitha njësitë,
- (c) Me alkool teste janë të pajisura të gjitha njësitë,
- (d) Me kona të trafikut janë të pajisura të gjitha njësitë,
- (e) Me reflektor janë të pajisura, shtatë (7) nga nëntë (9) njësitë (NJRTRR- Prizren dhe NJRTRR - Mitrovicë Veriu nuk kanë reflektor),
- (f) Me kona numerik për vendosje në prova dhe dëshmi të gjetura në vend ngjarje, janë të pajisura tetë (8) nga nëntë (9) njësitë,
- (g) Me dorëza janë pajisur katër (4) nga nëntë (9) njësi (NJRTRR-Pejë, NJRTRR-Prishtinë, NJRTRR-Jugu, NJRTRR-Ferizaj dhe NJKA),
- (h) Me shkumës janë të pajisur gjashtë (6) nga nëntë (9) njësi (NJRTRR- Gjakovë, NJRTRR- Mitrovicë Jugu, NJRTRR- Pejë dhe NJKA nuk kanë shkumës),
- (i) Me shirit për kufizimin e vendit të ngjarjes janë të pajisura të gjitha njësitë,
- (j) Me jelek reflektues janë të pajisura të gjitha njësitë,
- (k) Me metër matës janë të pajisura të gjitha njësitë,
- (l) Me bateri dore janë të pajisur të gjithë zyrtarët e njësisve,
- (m) Me stop dore janë të pajisura të gjitha njësitë.
- (n) Me GPS¹ janë të pajisura tetë (8) nga nëntë (9) njësitë (NJRTRR-Gjakovë nuk ka këtë pajisje).

1.7. Në funksion të dokumentimit të vendit të aksidentit, njësitë e trafikut përdorin dy (2) programe kompjuterike për skicim të vendit të ngjarjes: Easy street² dhe Vision program³. Këto programe janë mjete softuerike të specializuara, që përdoren në fushën e aksidenteve për të dokumentuar, analizuar dhe rikrijuar skenat e aksidenteve. Këto ndihmojnë në rritjen e saktësisë së dokumentimit dhe analizës së aksidenteve, duke kontribuar në hetime më të shpejta dhe më të besueshme. I pari, është program, që nuk duhet aplikuar, meqë nuk është i licencuar për përdorim, teksa i dyti, është i licencuar për përdorim, si pjesë e pakos së Microsoft, që përdoret nga Qeveria e Republikës së Kosovës (kuptohet që Policia është shfrytëzuese e këtij aplikacioni). Të gjitha njësitë që nuk përdorin programin e licencuar për skicim duhet që në bashkëpunim me DTK-un të instalojnë këtë program, që të jetë i standardit të njëjtë për të gjitha njësitë e trafikut rrugor.

2. Reagimi policor dhe menaxhimi i vendit të aksidentit

2.1. Është e njohur që reagimi me kohë i Policisë në vendngjarje të aksidenteve është i një rëndësie të veçantë, ngase nga një reagim i duhur policor mund të varen dhe jetët e personave të përfshirë në aksident. IPK ka pasur në fokus kohën e reagimit⁴ të njësisve të inspektuara, në përjashtim të NJKA-së, për shkak të arsyeve teknike. PSO - Koha e reagimit përcakton që koha e reagimit për zonat urbane të jetë maksimum 15 minuta dhe për zonën rurale maksimum 30 minuta, varësisht lokacionit ku ndodhë rasti (me përjashtim në disa zona të thella malore e me kushte të papërshtatshme atmosferike). IPK ka matur reagimin policor në një numër thirrjesh për të konstatuar efektivitetin e

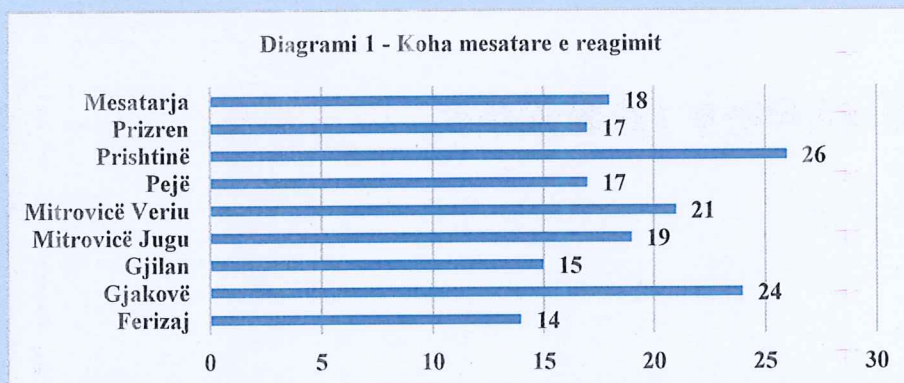
¹ Sipas Wikipedia, GPS (Global Positioning System) është sistem për lokalizim gjeografik.

² Easy Street Draw është një program grafik i përdorur kryesisht nga policia, ekspertët e aksidenteve dhe hetuesit për të krijuar diagrame të sakta të skenës së aksidentit

³ Vision është një program i avancuar për analizën dhe simulimin e aksidenteve rrugore. Ai ofron funksionalitete të sofistikuara për të rikrijuar dinamikën e aksidentit dhe për të vlerësuar shkaqet dhe pasojat.

⁴ Koha e reagimit llogaritet nga pranimit i informatës nga QOKR-ja, mbikëqyrësi, apo Policia në ndonjërin nga format e komunikimit, koha e dhënies së informatës tek patrulla apo njësi që ngarkohet, koha e nisjes së patrullës/njësisë së ngarkuar dhe arritja në vendngjarje.

njësive policore. Janë kontrolluar 658 mostra të ngjarjeve ku ka pasur reagim për dalje në vendin e aksidentit. Këto mostra janë siguruar nga Logu operacional për thirrjet për aksidente, të ndodhura në javën e parë, në gjashtë (6) muajt e parë të vitit 2024 (janar - qershor). Pas analizës së thirrjeve dhe reagimit policor, pasqyrohet se koha mesatare e reagimit të njësive rajonale të trafikut, nga pranimi i informatës deri në arritjen e tyre në vendin e ngjarjes, është 17.94 minuta (17m 56s). Kohën më të shpejtë të reagimit e ka pasur NJRTRR - Ferizaj prej 13.93 minuta (13m 56s), derisa kohën më të ngathtë të reagimit e ka pasur NJRTRR - Prishtinë me 25.73 minuta (25m 44s).



2.2. Kur raportohet për ndodhjen e aksidentit, njësitë policore janë të obliguara të dalin në vendin e ngjarjes. Ka situata kur njësitë policore mund të hasin në aksidente, në situata tjera njësitë patrulluese mund të jenë të parat që dalin në vend ngjarje, por mund të ketë edhe situata kur në vendngjarje mund të dalin ekipet e hetimeve. Ajo që është me rëndësi, cilado situatë që mund të shfaqet, njësitë e para në vend ngjarje duhet të ndërmarrin një sërë veprimesh. Bazuar në Ligjin Nr. 08L-186 për Rregullat e Trafikut Rrugor, “Policia e ka për detyrë të dalë në vendin e aksidentit të trafikut, për të cilin është lajmëruar, si dhe në rastin kur gjatë patrullimit hasë në aksidentin e ndodhur”. Në pjesën më të madhe të rasteve vërehet se të parat në vend ngjarje kanë dalë njësitë patrulluese të stacioneve apo të njësive rajonale të trafikut. Ligji për Policinë në nenin 24 përcakton që “zyrtari policor është i autorizuar të sigurojë dhe ta shikojë vendin e ngjarjes së veprës penale ose të aksidentit, deri sa të vij organi përgjegjës, që të gjejë dhe të sigurojë dëshmi, të zbulojë kryesin e veprës penale dhe të mbledhë informata lidhur me veprën penale ose aksidentin”. Meqë patrullat janë të obliguara të ndërmarrin veprime fillestare në vendin e aksidentit (të sigurojnë vendngjarjen, të ofrojnë ndihmë mjekësore, etj), IPK është interesuar të njihet me raportimet e kryera nga këto njësi policore lidhur me veprimet e marra. Siç parashihet edhe me Udhëzimin Administrativ Nr. 01/2012 për mënyrën e kryerjes së detyrave e autorizimeve policore, “për ushtrimin e autorizimeve policore, zyrtari policor duhet t’i shënoj ato në raport, t’i dorëzoj tek mbikëqyrësi i parë në strukturën komanduese të Policisë, në formularin përkatës për këtë, që do t’i shërbej si dokumentim i veprimit të bërë”. Raportimet edhe pse mund të jenë kryer nga njësitë e para në vendin e aksidentit, ato nuk janë gjetur të jenë pjesë e dosjeve. Nga 79 dosje të kontrolluara, në 36 prej tyre, raportet e ekzaminimit (raportet e policit hetues) nuk pasqyrojnë veprimet fillestare në vendin e aksidentit⁵, derisa në 43 të tjera, raportet e tilla përmbajnë veprime fillestare në vendin e aksidentit.

2.3. Pas veprimeve fillestare në vendin e aksidentit pason faza e hetimit, e cila varësisht prej kapaciteteve policore, mund të kryhet nga njësitë patrulluese, por në shumicën e rasteve nga ekipet e hetimeve të trajnuara. Shikimin e vendit të aksidentit nga të dyja

⁵ 2023-CR-393, 2023-CR-1133, 2024-CR-216, 2023-ST-080, 2024-ST-57, 2023-AR-0204, 2023-AR-0513, 2024-AR-425, 2024-AR-0567, 2024-AR-1663, 2023-ER-10, 2023-ER-29, 2024-ER-32, 2023-ER-34, 2024-ER-153, 2024-CFT-381, 2024-CFT-365, 2023-CFT-119, 2023-CFT-271, 2023-TR-183, 2023-BR-371, 2023-BR-605, 2023-BR-415, 2024-BR-156, 2024-BR-193, 2024-BR-317, 2023-DR-28, 2023-DR-92, 2024-DR-150, 2024-DR-118, 2024-DR-467, 2023-GR-936, 2023-GR-987, 2023-GR-1043, 2024-GR-60 dhe 2024-GR-86.

këto njësi e mbështetë edhe PSO, por është logjike që kjo detyrë është e ndarë për ekipet hetimore kur janë të disponueshme. Ndër detyrat kryesore të njësisë së hetimeve, PSO veç tjerash përcakton edhe daljen në vendin e ngjarjes, informimin për gjendjen e gjetur në vendin e aksidentit, fotografimin, matjet dhe skicimin e vendit të ngjarjes. Ligji për Rregullat në Trafikun Rrugor në nenin 217, parasheh që “pavarësisht prej dëmit të shkaktuar dhe prej shkallës së lëndimit, pas daljes në vendin e aksidentit për të cilin Policia është lajmëruar nga pala e përfshirë në aksident, polici është i obliguar të bëjë raport mbi aksidentin”. Lidhur me këtë dokument edhe Kodi i Procedurës Penale në nenin 71, paragrafi 5 përcakton që “për veprimet, të cilat ndërmerren dhe për faktet dhe rrethanat e konstatuara nga hetimet e tyre, policia përpilon procesverbal, fotografi ose shënim zyrtar”. IPK ka vërejtur se ky dokument në titull dallon nga njëra njësi tek tjetra dhe pasqyrohet si: raport i aksidentit, raport i oficerit, raport i policit hetues, procesverbal i shikimit të vendit të ngjarjes, etj. Ky raport është hasur në 76 dosje nga gjithsej 79 dosje të kontrolluara (3 dosje nuk kanë raport⁶).

2.4. Inspektimi i vendit të ngjarjes në fushën e trajtimit të aksidenteve njihet si faza statike e hetimit të aksidenteve. Sipas modulit të trajnimit, në këtë fazë të hetimit nuk preket asgjë dhe se hetimi bëhet sipas parimit “duart në xhepa”. Polici hetues fillimisht harton skicën kroki, ku mes tjerash shënohen gjurmët e gjetura në vendin e aksidentit, provat e dëshmitë tjera (gjurmë të frenimit, të bartjes, gjurmë gjaku, pika të kontaktit, pjesë të shkëputura nga automjeti, pozita përfundimtare e këmbësorit, etj.). Në këtë skicë paraqiten provat relevante nga vendi i aksidentit, nga e cila më pas hartohet skica finale, me legjendë me numra dhe emërtim. Inspektimi vë në pah se ky dokumentim nuk është mjaftueshëm i pasqyruar.

2.5. Materiali i trajnimit që mësohet në AKSP, pasqyron se përbrenda fazës statike të hetimit të aksidentit, të njohur edhe si faza e inspektimit të vendit të aksidentit, mund të bëhet dhe verifikimi nëpërmes alkool testit se a është ngasësi apo ndonjë pjesëmarrës tjetër në aksident nën ndikimin e alkoolit. Aksidentet përveç që mund të kenë dëme të konsideruara materiale, shpesh përcillen me fatalitet dhe me lëndime, andaj në drejtim të zbulimit të shkaktarëve, duhet testuar nëse alkooli është një nga kontribuesit e tyre. Neni 216, paragrafi 1 i Ligjit për Rregullat e Trafikut Rrugor përcakton që “polici i cili bën ekzaminimin e vendit të aksidentit të trafikut, në të cilin janë shkaktuar dëme të mëdha materiale, ka persona të lënduar, ose ka humbur jetën dikush, do të merr të gjitha masat dhe të sigurohet që shoferët e përfshirë në aksidentin trafikut, të testohen dhe të konstatohet nëse kanë përmbytje të alkoolit, drogës apo barnave që ndikojnë në aftësitë psiko - fizike në organizëm”. IPK ka gjetur se aplikimi i alkool testit tek pjesëmarrësit në aksident është në nivel të ulët. Në 57 nga 79 dosjet e kontrolluara, nuk është gjetur se zyrtarët policor gjatë hetimit të rasteve të aksidenteve kanë aplikuar matjen e alkoolit tek personat e përfshirë në aksident⁷.

2.6. Sipas modulit të trajnimeve, gjatë fazës statike të hetimit të aksidentit mund të bëhet edhe marrja e deklaratave të dëshmitarëve. Sipas këtij moduli nuk duhet kufizuar vetëm në një a dy njerëz, por në disa që mund të kenë njohuri për aksidentin. Sipas avokatit të njohur David Ferguson: “Unë mësoj për dëshmitarë të tjerë të shumë me vonë. Policia mendon se çdo gjë përfundon pasi t'i kenë marrë emrat e dy apo tre dëshmitarëve, por secili dëshmitar mund të sheh vetëm një pjesë të aksidentit dhe në bazë të përvojës së tyre janë raportues të mirë apo të këqinj të dëshmimeve, kanë kujtesë

⁶ 2023-TR-60, 2023-TR-122 dhe 2024-TR-092.

⁷ 2023-TR-40, 2023-TR-122, 2024-TR-092, 2024-TR-268, 2024-BR-134, 2023-BR-371, 2023-BR-605, 2023-BR-415, 2024-BR-156, 2024-BR-193, 2024-BR-317, 2023-DR-28, 2023-DR-92, 2023-DR-279, 2024-DR-150, 2024-DR-118, 2024-DR-467, 2023-GR-872, 2023-GR-936, 2023-GR-987, 2023-GR-1043, 2024-GR-60, 2024-GR-310, 2024-GR-314, 2024-GR-337, 2024-CFT-365, 2024-CFT-142, 2024-CFT-113, 2023-CFT-275, 2023-CFT-119, 2023-ER-159, 2023-ER-29, 2023-ER-34, 2023-ER-10, 2024-ER-153, 2024-ER-100, 2023-CR-1133, 2023-CR-098, 2024-CR-017, 2024-CR-393, 2024-CR-216, 2024-AR-1633, 2023-AR-204, 2023-AR-513, 2024-AR-505, 2024-AR-0429, 2024-AR-1157, 2024-AR-567, 2024-AR-419, 2024-AR-425, 2023-AR-259, 2023-AR-2714, 2023-AR-1334, 2023-AR-1944, 2024-ST-57, 2024-ST-039 dhe 2024-ST-28.

të mirë apo të dobët, apo shkon në ndonjë vend ku as me internet nuk mund të gjendet". Duke iu referuar kësaj, është i nevojshëm intervistimi i një numri më të madh të dëshmitarëve, të drejtuesve të mjeteve, të lënduarve nëse gjenden në vendin e ngjarjes apo në spital. Deklaratat e personave të përfshirë në raste të aksidenteve të trafikut paraqesin provë të rëndësishme për të ditur shkaqet e ardhjes deri te aksidentet. Përveç deklaratave të ngasësve të përfshirë në aksident, hetuesit policor duhet të kujdesen për dëshmitarët që mund të kenë qëlluar në vendin e aksidentit, duke i konsideruar deklaratat e tyre të dobishme. Si në inspektimet e kaluara edhe gjatë këtij inspektimi, deklaratat nga palët e treta merren shumë pak. Duhet marrë për bazë se deklaratat e personave si dëshmitar potencial ndihmojnë në verifikimin e fakteve, ndihmojnë hetimin në caktimin e përgjegjësive dhe ndihmojnë zbardhjen e rasteve.

2.7. Sipas protokolleve zyrtare të hetimit të vendit të aksidentit, skicimi konsiderohet pjesa dinamike e hetimit të aksidentit. Skicimi apo paraqitja grafike e vendit të ngjarjes është mjet i rëndësishëm që ndihmon në dokumentimin dhe analizimin e ngjarjeve pas një aksidenti në trafik. Skicimi shërben si dokumentacion i detajuar për pamjen vizuale të aksidentit (pozicionet e automjeteve, të aksidentuarin, këndin e përplasjes, shenjat në rrugë, gjurmët etj.), si prova për hetime ngase ndihmojnë në rikrijimin e ngjarjes për të përcaktuar përgjegjësin e aksidentit. Nga kontrolli i dosjeve të mostruara, del se jo të gjitha e kanë përmbushur këtë kriter. Në 16 nga 79 dosje të kontrolluara⁸, skicat janë bërë me dorë, apo nuk janë bërë fare. Nisur nga kompetencat lëndore që kanë NJRTRR-të, mos paraqitja grafike e këtyre rasteve është e pa justifikueshme.

2.8. Matjet paraqesin komponent thelbësor për të siguruar një dokumentim të sakët dhe të detajuar të ngjarjes. Me anë të matjeve përcaktohen aspektet kryesore, si vijon: pika e kontaktit, distanca ndërmjet automjeteve, distanca nga shenjat rrugore, pengesat, gjurmët, llogaritja e shpejtësisë, gjurmët e frenimit, etj. Matjet janë të domosdoshme për rikonstruimin e vendit të aksidentit në mënyrë të detajuar dhe konsiderohen prova të rëndësishme në procese hetimore dhe gjyqësore. Në 21 raste nga gjithsej 79 dosje të inspektuara nuk pasqyrohet të jenë kryer matjet⁹. Ka një numër dosjesh ku matjet nuk janë bërë sipas standardit dhe në vazhdim pasqyrohen disa nga to:

- (a) Në dosjen 2024-AR-0505, me gjithë faktin se janë bërë matjet, skicës i mungon përpjesëtimi, në mungesë të së cilës matja bëhet e pavlefshme,
- (b) Në dosjen 2024-BR-134, edhe pse janë dhënë pikat fikse dhe orientuese, raportit i mungojnë matjet e vendit të aksidentit, dhe skica nuk është bërë në përpjestim,
- (c) Në dosjen 2024-ER-100, matjet nuk janë të plota meqë mungon matja e distancës nga pika S1 deri te S3, si dhe matja nga pika goditëse 2 deri te pika 3,
- (d) Në 2024-GR-314 nuk janë përcaktuar pikat fikse, pika goditëse e as që janë matur gjurmët e frenimit dhe gjurmët tjera në vendin e aksidentit,
- (e) Në dosjen 2023-DR-28, matjet janë kryer jashtë metodave standarde dhe nuk janë të plota, meqë ato janë bërë vetëm nga pika e kontaktit deri te pozita përfundimtare e automjeteve,
- (f) Në dosjen 2024-DR-467, matjet nuk janë sipas protokollit, ngase mungojnë pika fikse matëse dhe ajo orientuese, pa të cilat nuk mund të bëhet rikonstruimi i vendit të aksidentit,
- (g) Në dosjen 2023-TR-122, përveç gjurmëve të frenimit, matje tjetër nuk është bërë, përfshirë pikën e kontaktit 1 dhe 2, si dhe matjet e pozitave përfundimtare të automjeteve,
- (h) Në dosjen 2023-CFT-121, matjet janë të paqarta, sepse u mungojnë pikat fikse dhe orientuese, dhe me to nuk mund të përcaktohet fajësia,

⁸ 2023-TR-183, 2024-BR-156, 2024-BR-163, 2023-DR-92, 2024-DR-150, 2024-DR-118, 2023-GR-936, 2024-GR-86, 2024-GR-337, 2023-GR-1043, 2024-CFT-142, 2023-ER-34, 2023-ER-159, 2023-CR-098, 2024-CR-017 dhe 2023-ST-080.

⁹ 2023-BR-605, 2023-BR-415, 2024-BR-317, 2023-BR-371, 2023-DR-118, 2023-DR-279, 2023-DR-92, 2023-GR-987, 2024-GR-60, 2024-GR-314, 2023-ER-29, 2023-ER-10, 2024-ER-32, 2023-AR-0513, 2024-AR-0567, 2024-AR-1633, 2024-AR-0425, 2023-TR-60, 2023-TR-253, 2024-ST-026 dhe 2024-ST-039.

- (i) Në dosjen 2023-CFT-275, matjet janë zigzage, nuk aplikohen ngase janë jashtë standardit dhe nuk korrespondojnë me metodat e matjes,
- (j) Në dosjen 2023-TR-40, matjet nuk janë sipas standardit, sepse vija bazë duhet të jetë e drejtë, e jo lakore sepse e rritë distancën,
- (k) Në dosjen 2024-TR-092, mungon matja e distancës nga vija bazë deri te pika e kontaktit, si dhe matja e dëshmisë 2 nuk është bërë fare.

2.9. Fotografimi i vendit të aksidentit është pjesë e pandashme dhe e domosdoshme për hetimin dhe analizimin e aksidenteve në trafik. Me anë të tyre arrihen qëllime të rëndësishme për shkak se shërbejnë si prova ligjore në hetimet policore dhe shqyrtimet gjyqësore, dokumentimin e dëmeve, ndihmojnë ekspertët në analizimin e shkakut dhe mënyrën e ndodhjes së aksidentit, dhe identifikimin e faktorëve të rrezikshmërisë për rastet e aksidenteve. Ato përfshijnë pozitat përfundimtare të automjeteve, viktimave, pjesët e automjeteve dhe dëmtimet e tyre, gjurmët e ndryshme (të gomave, të frenimit, të bartjes, gjurmë këpucësh, gjurmë gjaku, rroba, copa trupi etj.). Gjatë fotografimit, të gjitha dëshmitë e gjetura në vendin e aksidentit duhet të shënjohehen për të identifikuar provat dhe gjurmët në vendin e aksidentit, si dhe nuk duhet harruar shënimi i orës dhe datës. Në dosjet e kontrolluara rezulton se:

- (a) Një dosje që lidhet me një aksident me fatalitet nuk ka fotografi,¹⁰
- (b) Në 67 dosje nuk janë aplikuar shenjzimet¹¹,
- (c) Në dymbëdhjetë (12) dosje janë shenjëzuar provat, por u mungon përshkrimi¹²
- (d) Në pesë (5) dosje, provat nuk janë shenjëzuar, por ka përshkrim për to.¹³

2.10. Pas hetimit të aksidentit, njësitë e trafikut përpilojnë kallëzim penal, në të cilin paraqiten provat e zbuluara në procesin e mbledhjes së të dhënave. Kallëzimi penal i dorëzohet Prokurorit së bashku me sendet, skicat, fotografitë, raportet e marra, procesverbalet e masave dhe veprimeve të kryera, shënimet zyrtare, deklaratimet e marra dhe materialet e tjera, të cilat mund të kontribuojnë në zbatimin efektiv të procedurës. Si rezultat i mos paraqitjes së duhur të shumë elementeve dhe mos ndjekja e protokollit të mësuar në trajnime në Akademi, nga dosjet e kontrolluara del që edhe cilësia e kallëzimeve penale të jetë në nivel jo të duhur. Në to, nuk ka përshkrim dhe shpjegim të mjaftueshëm të dëshmive të gjetura në vendin e aksidentit. Kur dyshohet se aksidenti ka ardhur si rezultat i mospërshtatjes së shpejtësisë së lëvizjes, zakonisht në kallëzime penale praktikohet shprehja “aksidenti ka ndodhur si rezultat i mos përshtatjes së shpejtësisë”, duke mos pasqyruar shpejtësinë e zhvilluar deri në momentin e aksidentit. Skicimet, matjet dhe fotografitë përmenden vetëm si veprime të bëra, por jo edhe kuptimi i tyre. Këto dhe elemente tjera japin përshtypje që nuk ekziston lidhmëni të rastit që përshkruhet në kallëzim penal, me dëshmitë nga vendi i aksidentit, duke shtruar edhe çështjen se pse shërbejnë ato veprime kur nuk jepet asnjë shpjegim për to. Shumë çështje janë të nevojshme të përmirësohen për të ngritur nivelin e hetimit të aksidenteve dhe përmirësimin e kallëzimeve penale. Për këtë, në inspektimet e kaluara është kërkuar që të ngritet cilësia e kallëzimeve penale lidhur me pasqyrimin e gjetjeve gjatë hetimit të aksidenteve.

¹⁰ 2024-ER-153

¹¹ 2023-TR-60, 2023-TR-122, 2023-TR-183, 2024-TR-253, 2024-BR-134, 2023-BR-371, 2023-BR-314, 2023-BR-605, 2023-BR-415, 2024-BR-156, 2024-BR-193, 2024-BR-317, 2023-DR-28, 2023-DR-92, 2023-DR-139, 2023-DR-279, 2024-DR-150, 2024-DR-163, 2024-DR-118, 2024-DR-467, 2023-GR-872, 2023-GR-936, 2023-GR-987, 2023-GR-1043, 2024-GR-60, 2024-GR-86, 2024-GR-310, 2024-GR-314, 2024-GR-337, 2023-CFT-275, 2023-CFT-121, 2024-CFT-381, 2024-CFT-365, 2024-CFT-142, 2024-CFT-113, 2023-CFT-271, 2023-ER-159, 2023-ER-29, 2023-ER-34, 2023-ER-10, 2024-ER-153, 2024-ER-32, 2024-ER-3, 2024-ER-100, 2023-CR-1133, 2023-CR-098, 2024-CR-017, 2024-CR-393, 2024-CR-216, 2023-CR-079, 2024-AR-1633, 2023-AR-204, 2023-AR-513, 2024-AR-505, 2024-AR-429, 2024-AR-567, 2024-AR-425, 2023-AR-259, 2023-AR-2714, 2023-AR-1944, 2024-ST-57, 2024-ST-039, 2024-ST-028, 2024-ST-26, 2023-ST-080, 2023-ST-030 dhe 2023-ST-36.

¹² 2024-TR-72, 2023-TR-40, 2023-TR-330, 2024-TR-92, 2024-TR-268, 2024-TR-381, 2023-CFT-119, 2023-CR-122, 2024-CR-59, 2023-AR-1334, 2023-AR-1157 dhe 2024-AR-0419.

¹³ 2023-DR-279, 2023-CFT-275, 2023-CFT-121, 2023-ST-030 dhe 2023-ST-36.

Përfundime

Bazuar në gjetjet e inspektimit pasqyrohet se:

1. Ka një ndarje të qartë të përgjegjësive, si dhe zonave të përgjegjësive që mbulojnë njësitë e trafikut. Kompetencat lëndore në mes njësite hetuese dhe patrulluese për menaxhimin e rasteve të aksidenteve respektohen sipas rregullave në fuqi.
2. Në disa prej njësite ka mungesë të burimeve njerëzore krahasuar me LPA, derisa ka edhe njësi ku është tejkaluar numri i policëve. Mos përmbushja e strukturës me burime të nevojshme ndikon në efektivitetin policor në përmbushjen e detyrave.
3. Edhe pse ekziston një situatë e kënaqshme e të nxënit të njohurive nga trajnimet themelore për menaxhimin e aksidenteve, ka nevojë për përfshirje më të gjerë në programe të trajnimeve të avancuara nga fusha e analizës e hetimit të aksidenteve. Ndjekja e trajnimeve të avancuara pasuron njohuritë në hetimin sa më profesional të rasteve të aksidenteve, bazuar në metoda bashkëkohore të punës.
4. Përkundër që shumica e njësite të trafikut janë kënaqshëm të pajisura me pajisje dhe mjete pune, në disa prej tyre mungojnë elemente të tilla. Mungesa e tyre mund të ndikojë në punën profesionale dhe vështirëson ndërmarrjen e veprimeve.
5. Jo të gjitha njësitë policore përdorin sistem unik për skicimin e vendit të aksidentit që nënkupton se momentalisht në funksion është më shumë se një program, apo sistem i tillë. Përdorimi i programit të pa licencuar nuk është veprim i duhur.
6. Organizata policore nuk ka ndjekur trendët e zhvillimeve teknologjike në fushën e dokumentimit të saktë të vendngjarjes, meqenëse njësitë e trafikut nuk kanë në dispozicion pajisje për regjistrim dhe skanim të të dhënave nga vendi i aksidentit.
7. Koha e përgjithshme mesatare e reagimit të njësite në vendngjarje del të jetë rreth 18 minuta dhe matjet individuale për njësitë variojnë nga 14 - 26 minuta, varësisht prej njësite. Aty ku është regjistruar reagim më i ngadaltë, duket të ketë ndikuar trafiku i ngarkuar dhe ngarkesa e njësite me raste.
8. Dosjet e aksidenteve nuk përmbajnë raportet e policëve si pjesë e njësite të para në vendngjarje dhe kjo mund të varfëroj njohuritë e ekipeve të hetimit lidhur me veprimet e tilla në vendin e aksidentit.
9. Në shumicën e rasteve të inspektuara janë gjetur raportet e ekzaminimit të vendit të aksidentit me informata jo të mjaftueshme për vendin e aksidentit dhe veprimet e marra policore. Mungesa e informatave mbi aksidentin, si dhe veprimet policore mund të kenë ndikim në cilësinë e dokumentimit të rastit.
10. Testimi i palëve të përfshira në aksident përmes alkool testit nuk po ndodhë në të gjitha rastet dhe kjo mund të ndikojë negativisht në hetimin profesional të rasteve, duke rrezikuar edhe mos zbulimin e shkaktarit të mundshëm të aksidentit.
11. Gjatë fazës hetimore ka nevojë të ketë një përfshirje më të zgjeruar në marrjen e deklaratave edhe nga dëshmitarë tjerë potencial, kur kjo është e mundur, duke i kontribuar një hetimi më efektiv të rasteve.
12. Skicimi i vendit të aksidentit në një numër të rasteve nuk është bërë si duhet dhe në mënyrë profesionale, por ka edhe raste kur ato nuk janë bërë fare.
13. Matjet në vendin e aksidentit nuk janë kryer në një numër të rasteve, por edhe kur janë kryer, ato nuk janë konform standardeve.
14. Dosjet e aksidenteve kanë foto albumet, por në shumicën prej tyre nuk përfillen protokollat e mësuara në akademi për pasqyrë të saktë mbi vendin e aksidentit. Në shumicën e rasteve nuk janë aplikuar shenjzimet, por edhe kur janë aplikuar këto, u ka munguar përshkrimi, apo e kundërta.
15. Përgjithësisht janë evidentuar dobësi sa i përket hartimit të kallëzimeve penale nga njësitë policore, me çka vërehet edhe mos elaborim i mjaftueshëm i provave dhe veprimeve.

Përmbledhja e rekomandimeve dhe Plani i Veprimit				
Nr.	Rekomandimi	Niveli i prioritetit	Komentet e strukturës policore (në original)	Plani i veprimit
1.	IPK-ja i rekomandon Drejtorit të Drejtorisë së Personelit, që në bashkëpunim me Drejtorinë Rajonale Policore - Mitrovicë Veriu, të sigurojnë personel të mjaftueshëm për të përmbushur strukturën dhe kapacitetet e Njesisë Rajonale të Trafikut Rrugor - Mitrovicë Veriu.	-I-	Drejtoria e Personelit dhe DRP Mitrovicë Veri do të angazhohen që në periudhë optimale të mundësojnë plotësimin e numrit të zyrtarëve policorë në NJRTRR Mitrovicë Veri ashtu siç e parasheh Struktura Organizative e PK-së.	Në vazhdimësi
2.	IPK-ja u rekomandon Shefave të Njësive Rajonale të Trafikut Rrugor dhe Njesisë për Kontrollin e Autostradave, që në koordinim me Divizionin e Trajnimeve, të ndërmarrin hapa në drejtim të përfshirjes më të gjerë të personelit në trajnime specifike profesionale dhe të avancuara në fushën e trafikut.	-I-	Komandantët e Njësive Rajonale të Trafikut Rrugor dhe Komandanti i Njesisë për Kontroll të Autostradave do të identifikojnë trajnimet specifike në fushën e trafikut dhe do të rekomandojnë personel të mjaftueshëm për ndjekjen e trajnimeve të parapara.	Në vazhdimësi
3.	Në vazhden e përcjelljes së zhvillimeve teknologjike në fushën e dokumentimit të saktë të vendit të ngjarjes, IPK i rekomandon Udhëheqësit të Divizionit të Trafikut Rrugor që në bashkëpunim me Departamentin e Shërbimeve Mbështetëse, të shqyrtojë mundësitë e pajisjes së njësive të trafikut rrugor me pajisje për regjistrim dhe skanim të të dhënave nga vendi i aksidentit. Po ashtu, të sigurohet se njësitë e trafikut, përdorin programe unike të licencuara për skicimin e vendit të aksidentit, drejt përdorimit të standardeve unike të punës.	-I-	Drejtori i Divizionit të Trafikut Rrugor në koordinim me njësitë përkatëse do të sigurohet që të bëjë një skenim të gjendjes dhe të përcaktohet se cilat pajisje do të jenë të nevojshme për regjistrimin dhe skanimin e të dhënave nga vendi i aksidentit. Gjithashtu do të sigurohet që kërkesat të përcillen me kohë për pajisjet për të cilat përcaktohen në mënyrë që të gjitha njësitë përkatëse të Trafikut Rrugor të kenë të njëjtën qasje sa i përket skenimit të vendit të ngjarjes së aksidenteve të trafikut e po ashtu të përdorin programe e standarde unike për kompletimin e rasteve të aksidenteve.	Në vazhdimësi
4.	IPK u rekomandon shefave të njësive të trafikut dhe mbikëqyrësve të ekipeve, që dosjet e aksidenteve të disponojnë edhe raportet e oficerëve që kanë ndërmarrë veprime fillestare në vendin e aksidentit, si pjesë e patrullave të njësive të trafikut, apo të stacioneve tjera. Po ashtu, të sigurohen që raportet e ekzaminimit të vendit të aksidentit të pasqyrojnë mjaftueshëm veprimet dhe elementët tjerë nga vendi i ngjarjes së aksidentit.	-I-	Komandantët e Njësive të Trafikut Rrugor do t'i mbikëqyrin në hollësi dosjet e aksidenteve të trafikut në mënyrë që ky rekomandim të përmbushet ashtu siç është kërkuar, duke mos lënë anash raportet e oficerëve që kanë ndërmarrë veprimet fillestare në vendin e aksidentit pavarësisht se në cilat njësi organizative janë zyrtarët të cilët kanë marrë veprimet fillestare.	Në vazhdimësi
5.	IPK u rekomandon shefave të njësive të trafikut dhe mbikëqyrësve të ekipeve, që të sigurohen se vartësit e tyre gjatë menaxhimit të vendit të ngjarjes, ndërmarrin veprimet e nevojshme lidhur me testimin e palëve të përfshira përmes alkool	-I-	Komandantët e Njësive të Trafikut Rrugor do t'i mbikëqyrin në hollësi dosjet e aksidenteve të trafikut në mënyrë që ky rekomandim të përmbushet ashtu siç është kërkuar, duke e pasqyruar edhe matjen me alkool	Në vazhdimësi

	<i>testit, drejt zbulimit të shkaktarëve që i kontribuojnë aksidentit (alkoolit).</i>		<i>të palëve të përfshira në çdo aksident të trafikut aty ku ekziston mundësia dhe lejojnë rrethanat.</i>	
6.	<i>IPK u rekomandon shefave të njësive të trafikut dhe mbikëqyrësve të ekipeve, që të ushtrojnë kontrolle në vendngjarje, por edhe në kuadër të dosjeve, për t'u siguruar se vartësit e tyre respektojnë protokollet e parapara lidhur me skicimin, matjen dhe fotografimin e vendit të aksidentit, përfshirë dhe provat e mbledhura.</i>	-I-	<i>Komandantët e Njësive të Trafikut Rrugor përmes mbikëqyrësve të njësive në kuadër të trafikut do të mbikëqyrin në vazhdimësi zyrtarët në vendngjarje e gjithashtu do të kontrollojnë edhe dosjet ashtu siç është kërkuar në këtë rekomandim.</i>	<i>Në vazhdimësi</i>
7.	<i>IPK u rekomandon shefave të njësive të trafikut dhe mbikëqyrësve të ekipeve, që të rrisin kontrollin mbi vartësit, për t'u siguruar se ata hartojnë kallëzime penale cilësore, me informata të mjaftueshme të dala nga trajtimi i aksidenteve.</i>	-I-	<i>Komandantët e Njësive të Trafikut Rrugor përmes mbikëqyrësve të njësive në kuadër të trafikut do të mbikëqyrin dhe kontrollojnë Kallëzimet Penale në mënyrë që ato të jenë të plotësuar me të gjithë dokumentacionin përkatës ashtu siç është kërkuar në këtë rekomandim.</i>	<i>Në vazhdimësi</i>