



**MINISTRIA E PUNËVE TË BRENDSHME  
INSPEKTORATI POLICOR I KOSOVËS  
DEPARTAMENTI I INSPEKTIMEVE**



**RAPORT I INSPEKTIMIT  
"MENAXHIMI I PATRULLIMEVE DHE SIGURISË NË RRUGË"**

**Nr. 7/2021**

**Prishtinë, 10 dhjetor 2021**

## Informata të përgjithshme

---

<b>Titulli</b>	Raport i inspektimit Menaxhimi i patrullimeve dhe sigurisë në rrugë
<b>Data e përgatitjes</b>	10 dhjetor 2021
<b>Realizuar nga</b>	Kushtrim Jonuzi, udhëheqës i ekipit të inspektimit, Xhavit Fetahaj, inspektor
<b>Mbikëqyrur nga</b>	Illir Idrizaj, mbikëqyrës i inspektimit, Udhëheqës i Divizionit të Inspektimit dhe Raportimit
<b>Mbështetur nga</b>	Bujar Mustafa, Udhëheqës i Divizionit për Analizë, Planifikim dhe Cilësi
<b>Dorëzuar nga</b>	Bekim Pira, Udhëheqës i Departamentit të Inspektimit
<b>Miratuar nga</b>	Kushtrim Hodaj, Kryeshef Ekzekutiv, Inspektorati Policor i Kosovës
<b>Data e miratimit</b>	10 dhjetor 2021



---

© Të drejtat e autorit të Inspektoratit Policor të Kosovës.

Teksti i këtij dokumenti mund të riprodhohet falas në çdo format ose medium, me kusht që të riprodhohet me saktësi dhe jo në një kontekst ndryshe nga se raportohet këtu.

Ky material duhet të njihet si e drejtë e autorit (IPK) dhe dokumenti si titulli i specifikuar.

Kur është identifikuar materiali nga pala e tretë, leja nga mbajtësi i të drejtës së autorit duhet të kërkohet. Çdo pyetje në lidhje me këtë publikim duhet të na dërgohet në:

Inspektorati Policor i Kosovës,  
Rruga "Dëshmorët e Gollakut", p.n, Hajvali, Prishtinë,  
Tel: 038 200 19 691; +383 (0)38 521 201  
E-mail: [zimp.ipk@rks-gov.net](mailto:zimp.ipk@rks-gov.net)

---

### 1. Përmbledhja ekzekutive

- 1.1. Informacion i përgjithshëm mbi rezultatet e inspektimit.....(4-6)
- 1.2. Informacion i përgjithshëm mbi zbatimin e rekomandimeve.....(6-6)

### 2. Hyrje

- 2.1. Arsyet e inicimit të inspektimit.....(7-7)
- 2.2. Qëllimi.....(7-7)
- 2.3. Objektivat e inspektimit.....(7-8)
- 2.4. Rëndësia e inspektimit.....(8-8)
- 2.5. Metodologjia e inspektimit.....(8-9)

### 3. Përshkrimi i objektit, gjetjet dhe rekomandimet

- 3.1. Ngjarjet në trafik dhe siguria rrugore.....(10-12)
- 3.2. Organizimi në fushën e kontrollit të trafikut rrugor dhe kapacitetet....(13-18)
- 3.3. Masat policore në ngritjen e sigurisë rrugore (indiktorët).....(18-26)
- 3.4. Reagimi policor dhe trajtimi i aksidenteve të trafikut.....(26-31)
- 3.5. Inspektimi i patrullave në terren.....(32-34)

### 4. Plani për përmbushjen e rekomandimeve

- 4.1. Plani i veprimit për realizimin e rekomandimeve.....(35-39)

Shtojcat

## 1. Përmbledhja ekzekutive

---

### 1.1. Informacion i përgjithshëm mbi rezultatet e inspektimit (gjetjet kryesore)

1.1.1. Aksidentet rrugore po vazhdojnë të marrin jetë njerëzish kudo nëpër botë. Brenda zonës së Bashkimit Evropian për dhjetë (10) vitet e fundit nuk janë përmbushur objektivat strategjike për përgjysmimin e numrit të vdekjeve nga aksidentet. Kosova për një dekadë ka arritur të përgjysmojë numrin e vdekjeve për mbi 50%. Nëse përcillen trendët që lidhen me periudhën kohore që mbulon Strategjia e Kosovës për Siguri Rrugore (2015-2020), vendi ynë mbetet ende larg përmbushjes së objektivit për përgjysmimin e numrit të vdekjeve. Viti 2020 do të mbetet viti me numrin më të ulët të vdekjeve në 20 vitet e fundit, si rezultat i reduktimit të lëvizjeve në trafik, i ndikuar nga zbatimi i masave kundër Covid - 19. Kjo kuotë paraqet lajm inkurajues për vendin, por vështirë e mbajtur. Përkundër asaj se numri i vdekjeve nuk ka përmbushur objektivin për reduktimin e tyre në masën prej 50%, në anën tjetër kemi rezultate pozitive në arritjen e objektivave pesëvjeçare për reduktim të numrit të të lënduarve dhe aksidenteve. Aksidentet në vitin e fundit kanë shënuar rënie drastike dhe prej tyre, 53% janë administruar (trajtuar) nga njësitë e trafikut (Njësitë Rajonale të Trafikut Rrugor-NJRKRR dhe Njësia e Kontrollit të Autostradës- NJKA). NJRKRR- Prishtinë ka qenë më e ngarkuara nga të gjitha njësitë e trafikut me rreth 2/3 e rasteve të evidentuara. Derisa, me më së paku raste ka qenë e ngarkuar NJRKRR - Mitrovicë Veriu me rreth 1.3% të rasteve.

1.1.2. Kapacitetet e njësive të trafikut rrugor me burime njerëzore janë përmbushur përgjithësisht në masën prej 90%. Më së shumti mungesa me burime njerëzore ka NJRKRR - Mitrovicë Veriu, krahasuar me burimet e planifikuara me strukturë. Ka mungesë kuadrosh në disa prej gradave, por më e theksuar është mungesa e rreshterëve dhe e policëve. Janë hasur shtatë (7) raste ku punonjësit e uniformuar ushtrojnë pozita më të larta se që parashihet me gradat që mbajnë. Freskimi i njësive të trafikut me punonjës të rinjë është imperativ, për shkak të moshës së shtyrë të personelit. Ekipet e motoçiklistëve nuk janë funksionale në mungesë burimesh njerëzore dhe teknike. Janë evidentuar nevoja për organizimin e kursit të avancuar për menaxherët e vijës së parë lidhur me analizën dhe hetimin e aksidenteve. Vlerësohet se ka një mbulim të zonës së përgjegjësisë së njësive me patrulla dhe me rastin e inspektimit ato janë hasur në vendet e caktuara me orar. Patrullimi me automjete me targa civile po tregohet metodë e suksesshme në ngritjen e sigurisë. Lidhur me ngarkesën me numër të rasteve të aksidenteve, një punonjës i uniformuar në nivel të të gjitha njësive të trafikut rrugor, trajton rreth 14 raste në vit. Ngarkesën më të madhe me numër të rasteve e kanë punonjësit e uniformuar të NJRKRR - Prishtinë me rreth 25 raste në vit për polic, derisa ata nga NJRKRR - Mitrovicë Veriu janë të ngarkuar mesatarisht me nga 2 raste në vit. Analiza tregon një shpërputhje në shpërndarjen e burimeve njerëzore në raport me angazhimet. Aktivitetet në ngritjen e sigurisë rrugore kërkojnë pajisje të nevojshme për realizimin e masave pro aktive dhe reaktive nga njësitë e trafikut. Inspektimi vë në pah mungesë të alkootesteve në disa prej njësive, njëherësh edhe ato që janë të disponueshme, nuk janë funksionale. Është hasur në situata ku edhe nëse janë përdorur ato, nuk janë lëshuar vërtetime mbi matjet e bëra mbi prezencën e alkoolit. Në njësitë e trafikut rrugor ka mungesë pajisjesh për matjen e shpejtësisë së lëvizjes së mjeteve. Një numër radarësh janë të vjetërsuar, kurse disa nga radarët e avancuar, nuk janë kalibruar. Njësitë e trafikut rrugor janë duke u ballafaquar me kushte jo të mira hapësinore e teknologjike (mjediset e pa mjaftueshme të punës, printerët, automjetet, fotokopjet, etj.).

1.1.3. Sa u përket masave të zbatuara pro aktive dhe reaktive në ngritjen e sigurisë rrugore, gjobat ndaj kundërvajtësve në trafik në nivel të Policisë kanë shënuar një rënie për 1/5 krahasuar me një

vit më parë, si rezultat i reduktimit të lëvizjes nga zbatimi i masave kundër Covid. Nga ky aspekt, në vitin e fundit ka një ngritje të aktivitetit patrullues dhe vendosjes së pikave të kontrollit. Nëse analizojmë këto masa vetëm në nivel të njësive të trafikut rrugor shihet se gjërat kanë shënuar një rënie në vitin 2020, krahasuar me vitin paraprak. Vitin e kaluar, një punonjës i uniformuar në nivel të të gjitha njësive të trafikut ka shqiptuar mesatarisht 370 gjëra në vit. Brenda këtij konteksti, më së shumti gjëra gjatë një viti ka shqiptuar një punonjës i NJKA - së (698 sosh), derisa më së paku një punonjës i uniformuar nga NJRKRR - Mitrovicë Veriu (126 sosh). Siç ka shënuar ngritje numri i përgjithshëm i patrullimeve me automjete në nivel të Policisë, ngritje ka shënuar edhe numri i patrullimeve nga njësitë e trafikut. Kjo metodologji më së shumti është përdorur nga NJRKRR - Prizren, kurse numër më të ulët patrullimesh me automjete ka shënuar NJRKRR - Mitrovicë Veriu. Pikat e kontrollit edhe pse në nivel të përgjithshëm kanë shënuar ngritje, tek njësitë e trafikut kanë shënuar rënie. Kjo metodologji është aplikuar më së shumti nga NJRKRR- Prishtinë, derisa më së paku në NJRKRR- Gjakovë. Divizioni i Komunikacionit Rrugor (DKR) dhe njësitë e trafikut kanë kryer analiza mbi gjendjen e sigurisë rrugore, ku vetëm gjatë vitit 2020 kanë hartuar 40 raporte për institucionet që merren me sigurinë rrugore. Ka pasur një rënie të numrit të planeve operative, për shkak se prioriteti është dhënë zbatimit të urdhrave kundër Covid-19. Me gjithë angazhimet e tilla, DKR dhe njësitë e trafikut janë përfshirë në realizimin e projekteve konkrete për siguri në trafik, fushata mediale, ligjërata nëpër institucionet edukative - arsimore, janë shpërndarë broshura, janë organizuar konferenca për siguri në trafik, janë lansuar spote televizive, etj.

1.1.4. IPK mbetet edhe më tutje pranë qëndrimit se ekziston një shpërputhje në mes legjislacionit primar dhe sekondar nga fusha e trafikut rrugor lidhur me konfiskimin e patentë shoferëve, e cila nuk është sanuar ende përmes rishikimit të Udhëzimit Administrativ në fuqi nr.15/2017. Si rezultat i kësaj, njësitë e trafikut rrugor vazhdojnë të konfiskojnë patentë shoferët edhe pse IPK, disa nga situatat i konsideron si përjashtuese. Policia vazhdon konfiskimet duke u bazuar në legjislacionin sekondar, i cili sipas saj mbetet në fazën e rishikimit. Informatat në bazën e të dhënave të Sistemit Informativ të Policisë së Kosovës (SIPK) mbi shkeljet, masat mbrojtëse dhe pikët negative po vazhdojnë nga njësitë të regjistruara pa kaluar afati i kundërshtimit. Gjatë kontrollit të gjërave, janë hasur situata ku në vend të patentë shoferëve, janë konfiskuar dokumente tjera edhe pse palët kanë patentë shoferë valid. Për të lehtësuar verifikimin nga terreni, nevojitet që të shfrytëzohen aplikacione të lidhura me bazën e të dhënave, ku njësitë e trafikut rrugor do të kenë pasqyrë të qartë të dhënash mbi palët (kundërvajtësit). Vendi apo lokacioni ku tashmë po praktikohet mbajtja e patentë shoferëve nga njësitë e trafikut, e që janë zyret policore, nuk parashihet me legjislacionin detyësor, meqë ato duhet dorëzuar tek organi që i ka lëshuar ato. Policia nxitet që të shtyjë para ndryshimin e legjislacionit sekondar, me çka do të sanoheshin defektet që po përcillen lidhur me konfiskimin e patentë shoferëve. Në rastet kur tahografët analog lexohen, nuk lëshohen vërtetime mbi leximin e tyre nga njësitë e trafikut, kurse tahografët digjital nuk po mund të lexohen në mungesë të pajisjeve përkatëse dhe trajnimit shtesë.

1.1.5. Bazuar në logjet e ngjarjeve ditore të siguruara nga operativat rajonale, koha mesatare e reagimit policor në nivel të të gjitha njësive të trafikut llogaritet të jetë 18 minuta, nga momenti i marrjes së informatës deri tek arritja e ekipeve në vendin e ngjarjes së aksidentit. Kjo kohë varion nga 14 deri në 23 minuta, varësisht prej njësive të trafikut. Janë identifikuar mangësi nga disa njësi të trafikut lidhur me raportimin e arritjes së ekipeve në vendin e ngjarjes, duke vështirësuar marrjen e informacionit të saktë mbi kohën e reagimit. Nga kontrolli i 178 dosjeve të aksidenteve, 20% e tyre nuk kanë raportin e policit në vendngjarje, 15% nuk kanë skicat e vendit të ngjarjes, deklaratat

kufizohen vetëm me një numër të caktuar pjesëmarrësish të aksidenteve dhe kanë disa probleme përmbajtësore e teknike. Në 81% të rasteve të mostruara të aksidenteve, nuk është aplikuar testimi mbi prezencën e alkoolit tek pjesëmarrësit e aksidenteve. Kontrollimi i dosjeve vë në pah mangësi në përpilimin cilësor të kallëzimeve penale. Ka ngecje në respektimin e rregullit për dërgimin në institucione shëndetësore, të personave kur dyshohet për përmbajtje të substancave të ndaluara në organizëm.

1.1.6. IPK-ja ka inspektuar 11 patrulla policore të njësive të trafikut rrugor. Patrullat policore janë hasur me mungesa të shumta të pajisjeve dhe mjeteve të punës. Tek patrullat janë vërejtur mungesa të dokumenteve (formularëve standard), ku vetëm dy nga to kanë pasur komplet dokumentacionin përkatës. Mungesa e pajisjeve dhe dokumenteve të tilla sfidon dhe vështirëson kryerjen e duhur të detyrave në kontrollin e komunikacionit. Përcjellja e mënyrës së marrjes së masave të sigurisë nga ekipet patrulluese në ndaljen dhe kontrollin e dokumenteve e automjeteve vë në pah një seriozitet jo të duhur nga ana e tyre.

## **1.2. Informacion i përgjithshëm mbi zbatimin e rekomandimeve**

1.2.1. Nga inspektimi i kryer ka rezultuar se nga 15 rekomandime të lëna nga inspektimi i kaluar (inspektimi nr. 3/2019), gjashtë (6) prej tyre janë përmbushur pjesërisht, shtatë (7) rekomandime nuk janë përmbushur dhe dy (2) nuk janë vlerësuar nga IPK-ja, meqë nuk kanë qenë në fokus të inspektimit (*për më tepër referoju shtojcës 1*).

## 2. Hyrje

---

### 2.1. Arsyet e inicimit të inspektimit

2.1.1. Departamenti i Inspektimit ka filluar punën në korrik të vitit 2006, kur është themeluar dhe vet agjencia. IPK synon të shtojë vlerë dhe të forcojë besimin e publikut në Policinë dhe këtë e bën përmes shqyrtimit të pavarur e raportimit objektiv. Në bazë të Ligjit nr. 03/L-231, IPK ka mandat ligjor që të kryej inspektime në Polici, për të vlerësuar mënyrën e kryerjes së detyrave. Ky aktivitet mbikëqyrës ndihmon dhe mbështetë Policinë për të siguruar një shërbim profesional, demokratik e të përgjegjshëm. Plani Vjetor i Inspektimeve të Rregullta për vitin 2021 ka paraparë kryerjen e një varg inspektimesh në disa fusha të menaxhimit, përfshirë dhe atë të menaxhimit të patrullimeve dhe sigurisë në rrugë. IPK ka kryer edhe më parë inspektime tematike të kësaj fushe dhe janë bërë dy vite nga inspektimi i fundit i realizuar, që kishte në fokus kapacitetet operative policore, masat në ngritjen e sigurisë rrugore, kushtet e punës, pajisjet dhe metodologjinë e veprimit.

2.1.2. Inspektimi i kësaj fushe paraqet interes për IPK-në, me qëllim që të vlerësohet nëse Policia ka ndërtuar kapacitete të nevojshme ligjore, njerëzore e teknike për të kryer detyrat e përgjegjësitë e përcaktuara me ligj. Përmes këtij inspektimi synohet të verifikohet gjendja dhe kryerja e detyrave në menaxhimin e sigurisë në rrugë, në harmoni me kriteret në fuqi. Duke konsideruar se inspektimi paraqet një instrument shumë të suksesshëm për të vlerësuar trajtimin e kësaj fushe të menaxhimit, Kryeshefi Ekzekutiv i IPK-së më 3 qershor 2021, mbi bazën e Programit të punës inspektuese, ka iniciuar një inspektim për vlerësuar performancën policore në këtë fushë të menaxhimit. Inicimi i këtij inspektimi është ndikuar edhe nga nevoja që Policia të sigurohet se ka ndërmarrë veprimet e duhura në ruajtjen e jetëve të qytetarëve, duke ngritur nivelin e sigurisë rrugore. Inspektimi ofron një mundësi për të vlerësuar angazhimet në përmbushjen e obligimeve që dalin nga ligjet në fuqi dhe Strategjia për Sigurinë Rrugore në vendin tonë. IPK është e interesuar të rishikoj edhe nivelin e përmbushjes së rekomandimeve të dhëna në inspektimin e kaluar, të pasqyruara në Raportin e inspektimit nr. 03/2019, të datës 19 nëntor 2019.

### 2.2. Qëllimi i inspektimit

2.2.1. Qëllimi i këtij inspektimi ka qenë:

- Që të përcaktojë nëse ligjet, rregulloret, si dhe parimet dhe procedurat policore përkatëse zbatohen si duhet dhe janë të përshtatshme për të arritur qëllimet;
- Që të përcaktojë nëse burimet shfrytëzohen në mënyrë efektive, efikase dhe nëse janë të përshtatshme për të arritur qëllimet dhe objektivat;
- Që të jepet një opinion objektiv mbi çështjet që lidhen me sigurinë rrugore në vend;
- Që të parandalojë shkeljet eventuale që mund të kryhen gjatë punës në fushën përkatëse;
- Që të identifikojë mangësitë - dobësitë dhe rekomandoj masa për funksionim më të mirë.

### 2.3. Objektivat e inspektimit

2.3.1. Objektivat që ka synuar t'i arrijë ky inspektim janë:

- Të vlerësohen kapacitetet operacionale të njësive të trafikut;
- Të vlerësohen masat parandaluese në ngritjen e sigurisë rrugore;
- Të matet dhe vlerësohet efikasiteti dhe performanca në trajtimin e aksidenteve;

- Të analizohen dhe vlerësohen indikatorët e sigurisë rrugore;
- Të vlerësohet niveli i pajimit të njërive patrulluese me pajisjet e nevojshme të punës;
- Të vlerësohet përmbushja e rekomandimeve të kaluara.

## 2.4. Rëndësia e inspektimit

2.4.1. Inspektimi në këtë fushë të menaxhimit luan rol të rëndësishëm në:

- Ndërmarrjen e masave të nevojshme drejt menaxhimit cilësor të sigurisë në rrugë;
- Ngritjen e përgjegjësisë së personelit lidhur me zbatimin e rregullave në komunikacion;
- Vetëdijësimin e Policisë mbi rolin prioritar në ngritjen e sigurisë në trafikun rrugor;
- Identifikimin e fushave ku Policia do të duhet të ngrisë performancën;
- Sigurimin se personeli policor i nënshtrohet mbikëqyrjes nga menaxhmenti;
- Identifikimin e nevojave dhe kërkesave për pajimin me pajisje për punë efektive.

## 2.5. Metodologjia e inspektimit

2.5.1. Në këtë inspektim është vlerësuar kryerja e detyrave në fushën e menaxhimit të patrullimeve dhe sigurisë në rrugë. Inspektimi është përqendruar në Divizionin e Komunikacionit Rrugor (DKR), Njësinë për Kontroll të Autostradës (NJKA) dhe Njësitë Rajonale të Komunikacionit Rrugor (NJRKR). Gjetjet e këtij inspektimi tematik duhet të jenë me interes për të gjithë zyrtarët patrullues në nivelin lokal e qendror, si dhe për nivelin mbikëqyrës - vendimmarrës.

2.5.2. Gjatë inspektimit është aplikuar metodologji adekuate inspektuese, e cila ofron mundësi për të siguruar informacionin e nevojshëm në interes të nxjerrjes së opinionit objektiv mbi proceset e fokusuara. Në këtë drejtim:

- a) Janë zhvilluar takime- intervista me 10 drejtues, punonjës e bartës funksionesh, përfshirë: Drejtorin e DKR-së, Shefat e NJRKRR-ve dhe Shefin e NJKA-së. Po ashtu në terren janë zhvilluar takime edhe me policë patrullues të rastit, si pjesë të patrullave të inspektuara;
- b) Janë kryer inspektime - kontrole fizike të: evidencave dhe procedimit të informatave në Sistemin Informativ të Policisë së Kosovës (SIPK), patrullave policore mbi metodat e aplikuara të ndaljes së mjeteve, pajisjeve dhe mjeteve të punës, kushteve të punës, etj.);
- c) Janë përdorë formularë standard të verifikimit të pajisjeve- mjeteve të punës në automjete patrulluese policore dhe dokumenteve tjera në funksion të aktivitetit patrullues;
- d) Janë marrë dokumente të shkruara, si: raporte vjetore të njërive (2019/2020), analiza mbi gjendjen e sigurisë rrugore, planet strategjike-operative, raporte pasoperacionale, raportet e ndërrimeve, oraret e ekipeve, fletë patrullat, raporti mbi implementimin e Strategjisë të Sigurisë Rrugore, kopjet e dosjeve të aksidenteve (gjithsej 180 dosje, nga të cilat, nga 20 sosh për secilën njësi, për periudhën vjetore 2019/2020).

2.5.3. Bazuar në Programin e punës inspektuese, inspektimi ka filluar më 08.06.2021 dhe është planifikuar të përfundojë më 05.07.2021, por për shkak të rrethanave të krijuara nga Pandemia me Covid-19 dhe takimeve konsultuese me zyrtarët përgjegjës policor, faza e punës inspektuese në terren është prolonguar. Inspektimi është përqendruar në vlerësimin e kryerjes së detyrave policore gjatë periudhës dy vjeçare (2019/2020) dhe gjendjen aktuale.



2.5.4. Për përmbushjen e objektivave, inspektimi është fokusuar në këto drejtime kryesore:

- Organizimi, kapacitetet dhe kontrolli,
- Masat policore në ngritjen e sigurisë rrugore,
- Trajtimi i aksidenteve të trafikut,
- Metodologjia e patrullimeve.

2.5.5. Dokumentet në vijim janë baza themelore (standardet), në të cilën është mbështetur puna e inspektorëve, gjatë vlerësimit të kryerjes së detyrave:

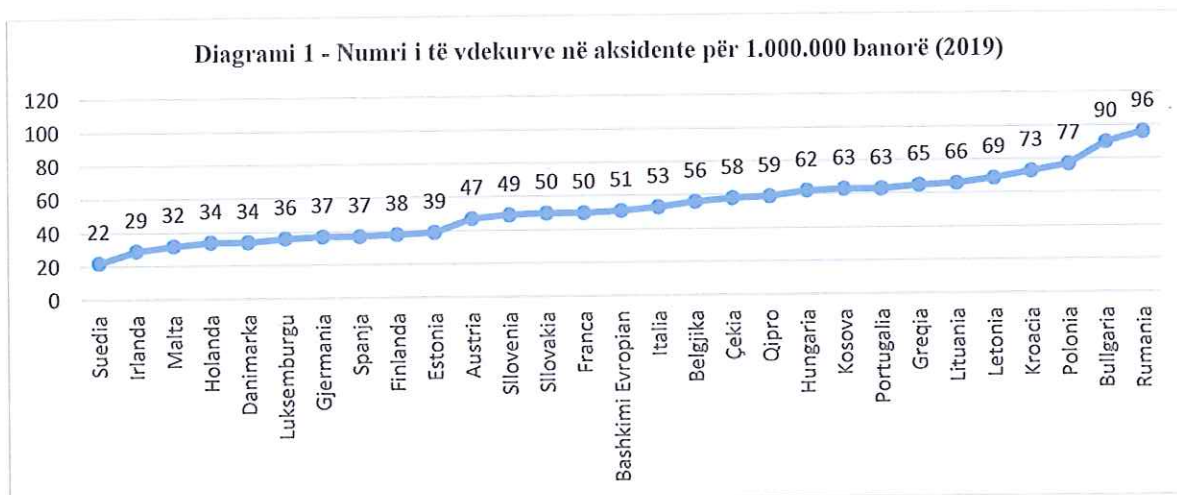
- Ligji i Policisë;
- Ligji nr. 05/L-088 për Rregullat e Trafikut Rrugor;
- UA (MPB) nr. 07/2018 për mbajtjen dhe qasjen në evidencën e të dhënave për aksidentet në trafik, për shoferët dhe për mjetet;
- UA (MPB) nr. 15/2017 për procedurën e kundërvajtjes në trafikun rrugor;
- Rregullorja për Operativë në Policinë e Kosovës;
- PSO - Menaxhimi, kontrollimi dhe mbikëqyrja e autostradave të Kosovës;
- PSO - Njësitë Rajonale të Komunikacionit Rrugor;
- PSO - Kompetenca lëndore në menaxhimin e aksidenteve në trafikun rrugor;
- Strategjia Kombëtare për Siguri Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë.

2.5.6. Gjatë punës në terren dhe pasqyrimin të gjetjeve në raportin e zgjeruar të inspektimit, nuk është hasur në ndonjë vështirësi që do të ndikonte në përmbushjen me sukses të objektivave të vëna me Programin e punës. Inspektorët kanë hasur në një bashkëpunim të kënaqshëm të personelit policor. Raporti përfundimtar iu ka nënshtruar proceseve të brendshme të kontrollit të cilësisë. Po ashtu, është realizuar edhe një takim me përfaqësues të strukturës policore, ku janë diskutuar gjetjet, rekomandimet dhe Plani i Veprimit të përmbushjes së tyre (30.11.2021).

### 3. Përshkrimi i objektit, të gjeturat dhe rekomandimet

#### 3.1. Ngjarjet në trafik dhe siguria rrugore

3.1.1. Në funksion të arritjes së objektivit të krijimit të një zone të përbashkët për sigurinë rrugore, Komisioni Evropian u ka propozuar vendeve anëtare në vitin 2010, që të vazhdohet me synimin e përgjysmimit të numrit të përgjithshëm të vdekjeve në rrugë në Bashkimin Evropian deri në vitin 2020. Shtetet anëtare janë inkurajuar të kontribuojnë në arritjen e objektivit të përbashkët përmes strategjive të tyre kombëtare për siguri rrugore. Politikat e ashtuquajtura orientuese të Komisionit Evropian<sup>1</sup> kanë synuar përgjysmimin e vdekjeve në rrugët e BE-së për periudhën kohore 2010-2020. Në vitin 2010, niveli mesatar i vdekshmërisë në rrugët e shteteve anëtare të BE-së ishte 67 vdekje për 1.000.000 banorë dhe nëse krahasohet me vitin 2019, kjo kuotë ka rënë në 51 vdekje për 1.000.000 banorë. Me gjithë rënien e numrit të vdekjeve në aksidente rrugore, nuk është arritur objektivi i përgjysmimit të numrit të vdekjeve deri në vitin 2020. Kur analizohet trendi i vdekjeve në aksidentet e trafikut, del se numri i vdekjeve brenda shteteve anëtare të BE-së për periudhën kohore 2010-2019 ka rënë mesatarisht për 23%, kuotë kjo e largët nga parashikimet evropiane për përgjysmim të rasteve me fatalitet. Edhe pse kjo mesatare është larg objektivit strategjik evropian, janë identifikuar disa shtete që kanë lëvizur shumë në arritjen e caqeve (Norvegjia ka përgjysmuar vdekjet për 48%, Greqia për 45% dhe Zvicra për 43%). Shtetet evropiane me rezultatet më të mira të sigurisë në rrugë për vitin 2019 janë Islanda (17 vdekje në 1.000.000 banorë), Norvegjia (20) e Suedia (22)<sup>2</sup>. Tre shtetet anëtare të BE-së me numrin më të ulët të vdekjeve nga aksidentet në trafik janë Suedia (22), Irlanda (29) dhe Malta (32). Kurse, tre shtetet anëtare të BE-së me nivelet më të larta të vdekjeve janë Rumania (96), Bullgaria (90) dhe Polonia (77). Brenda kësaj analize, Kosova renditet mbi mesataren e BE-së, me 63 vdekje nga aksidentet për 1.000.000 banorë<sup>3</sup>. Tanimë është vënë në funksion një dokument tjetër strategjik i Komisionit Evropian për periudhën kohore 2021-2030, me të cilin parashihet reduktimi i vdekjeve dhe lëndimeve nga aksidentet për 50%<sup>4</sup>.



<sup>1</sup> European Commission, *Policy orientations on road safety 2011-2020*, Brussels, 20.7.2010 COM (2010).

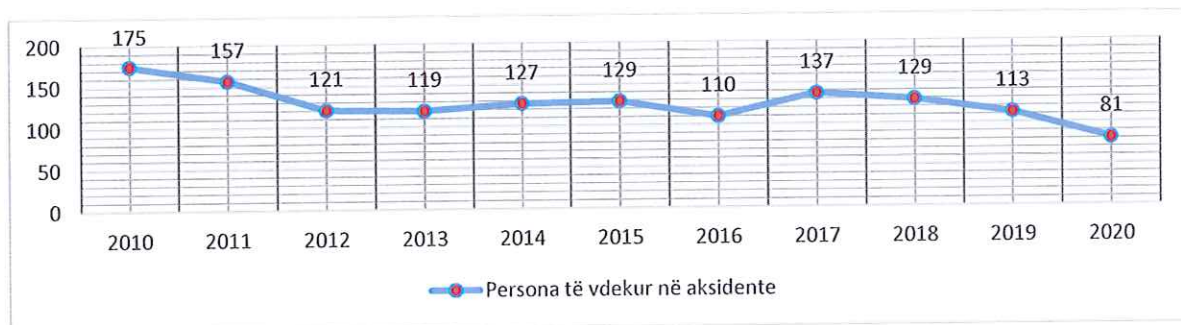
<sup>2</sup> Dy prej këtyre tre shteteve nuk janë anëtare të BE-së (Islanda dhe Norvegjia).

<sup>3</sup> Të dhëna nga Raporti Vjetor i Divizionit të Komunikacionit Rrugor (2019).

<sup>4</sup> EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", datë 19.06.2019.

3.1.2. Është e njohur se Qeveria e Kosovës në vitin 2015 ka nxjerrë Strategjinë e Sigurisë Rrugore që parasheh zvogëlimin e numrit të vdekjeve për 50%, numrit të personave të lënduar për 20% dhe numrit të aksidenteve për 10% deri në vitin 2020. Kosova në vitin 2020 ka pasur numrin më të ulët të vdekjeve nga aksidentet e trafikut në 20 vitet e fundit. Numri i të vdekurve ka arritur në 81 sosh, me 45 të vdekur në 1.000.000 banorë. Kur krahasojmë trendin e tillë me atë evropian, Kosova ka arritur që për 10 vite të përgjysmoj numrin e vdekjeve për më tepër se 50%. Në anën tjetër, nëse përcjellim trendin aktual me objektivat pesë vjeçare të Strategjisë së Sigurisë Rrugore 2015-2020, shohim se Kosova ka arritur të ulë numrin e vdekjeve për rreth 36% e që është ende larg arritjes së objektivit të vënë strategjik kombëtar. Duke iu referuar të dhënave statistikore që tregojnë rënie të numrit të vdekjeve në vitin e fundit, kjo ka ardhur si rezultat i efekteve të masave kundër Covid - 19, me çka ka pasur edhe reduktim të qarkullimit të pjesëmarrësve të trafikut në rrugët e vendit. Edhe pse këto të dhëna janë inkurajuese, besohet se trendi aktual nuk mund të jetë i qëndrueshëm për një periudhë më të gjatë kohore për shkak se muajve të fundit ka qarkullim të shtuar në rrugët e vendit pas lirimit të masave. Sipas të dhënave të gjashtëmujorit të parë të vitit 2021, kemi ngritje të numrit të vdekjeve krahasuar me periudhën e njëjtë të vitit të kaluar. Brenda këtyre 6 muajve, në rrugët e vendit kanë vdekur 56 persona, kurse në periudhën e njëjtë të vitit të kaluar janë shënuar 29 vdekje. Akterët institucional e qytetarët duhet orientuar në drejtim të ngritjes së sigurisë rrugore, në mënyrë që indikatorët e sigurisë të manifestojnë gjendje pozitive edhe në vazhdim.

Diagrami nr. 2 - Trendët e vdekshmërisë nga aksidentet në Kosovë (2010-2020)



3.1.3. Me fillimin e zbatimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore 2015-2020 nuk ka pasur sinjale se do të ketë rënie të numrit të vdekjeve për 50%, të të lënduarve për 20% dhe aksidenteve për 10%. Por, situata ka ndryshuar për të mirë në vitet e fundit edhe pse siç u cekë më lartë, ky trend mund të mos jetë i qëndrueshëm. Edhe ashtu afatet e implementimit të planit veprues kanë skaduar dhe pritet që institucionet përkatëse të nxjerrin Strategji të re të sigurisë rrugore, me objektiva të qarta dhe parametra të arritshëm për periudhën e ardhshme strategjike. Aksidentet rrugore kanë një trend të uljes që nga viti 2016. Nga viti 2016 kur janë evidentuar gjithsej 18.665 aksidente në nivel vendi, deri në vitin 2020, numri i tyre ka rënë për 26%. Siç pasqyrohet edhe në tabelë, të gjitha drejtoritë rajonale gjatë vitit të kaluar kanë shënuar rënie të numrit të aksidenteve brenda zonave të tyre të përgjegjësisë për 14% krahasuar me një vit më parë. Edhe vdekjet siç u cekë në paragrafin paraprak kanë shënuar rënie për 36% përgjatë periudhës kohore 2015-2020, kurse vetëm në vitin e fundit kanë shënuar rënie për 28% krahasuar me një vit më parë. Rezultate pozitive pasqyrohen tek numri i të lënduarve, ku vetëm në vitin e fundit shënohet një rënie për 13%, kurse nëse krahasojmë të dhënat përgjatë periudhës 2017-2020, kjo rënie arrinë në 18%. Përfundimisht shihet se disa nga objektivat strategjike janë përmbushur, përfshirë rënien e numrit të aksidenteve dhe të të lënduarve,

kurse ka edhe një rënie të çmuar të numrit të vdekjeve, edhe pse jo në masën e duhur. Me rastin e përfshirjes në nxjerrjen e Strategjisë së re të sigurisë rrugore, Policia duhet të jetë e vëmendshme që gjatë vendosjes së objektivave afatshkurtra për ngritjen e sigurisë rrugore, të marrë parasysh parametra real, duke mos u bazuar vetëm në trendët aktuale të ngjarjeve në trafik, meqë mund të ndryshojnë rrethanat, që mund të rezultojnë edhe me shtim të qarkullimit rrugor.

DRP	Aksidente				Të vdekur				Të lënduar			
	2017	2018	2019	2020	2017	2018	2019	2020	2017	2018	2019	2020
Ferizaj	1.766	1.423	1.355	1.091	19	14	7	5	892	907	788	723
Gjilan	1.412	1.177	1.182	992	11	9	18	9	1.021	969	1.082	943
Gjakovë	1.056	975	1.102	1.032	14	11	13	6	894	900	974	875
Mitro. J	1.471	1.309	1.282	1.094	14	9	4	10	1.291	1.283	1.331	1.106
Pejë	1.940	1.796	1.830	1.418	20	23	11	6	1.937	2.030	1.958	1.649
Prizren	1.914	1.992	1.931	1.544	8	13	13	6	1.335	1.284	1.240	1.006
Prishtinë	7.643	6.523	6.836	6.127	35	43	38	22	4.598	4.460	3.843	3.388
Mitro. V	154	169	127	124	2	1	1	2	134	127	105	92
NJKA	457	478	565	447	14	6	8	15	422	390	520	461
<b>Gjithsej</b>	<b>17.813</b>	<b>15.842</b>	<b>16.210</b>	<b>13.869</b>	<b>137</b>	<b>129</b>	<b>113</b>	<b>81</b>	<b>12.524</b>	<b>12.350</b>	<b>11.841</b>	<b>10.243</b>

3.1.4. Nëse analizojmë shtrirjen e aksidenteve rrugore sipas zonave të përgjegjësisë së stacioneve dhe njësive të trafikut, si dhe kompetencave të tyre që të merren me rastet, shihet se 44% e tyre gjatë vitit 2019 janë administruar nga stacionet në raport me 56% të rasteve që janë administruar nga njësitë e trafikut rrugor. Kjo mesatare ndryshon paksa në vitin 2020, ku 47% e rasteve gjatë vitit 2020 janë administruar nga stacionet në raport me 53% të rasteve që janë administruar nga njësitë e trafikut rrugor. NJRKRR - Prishtinë gjatë vitit 2019 ka administruar 37% të numrit të përgjithshëm të rasteve të njësive të trafikut, derisa në vitin 2020, kjo njësi ka administruar 36% të numrit të përgjithshëm të rasteve. Në anën tjetër, NJRKRR - Mitrovicë Veriu ka pasur më së paku raste të administruara për dy vitet krahasimore, duke arritur në 1.3% të numrit të përgjithshëm të rasteve të aksidenteve. Qëllimi i kësaj analize është që t'i ofroj menaxhmentit të DKRR-së një pasqyrë mbi shpërndarjen e rasteve për nevoja të planifikimit të kapaciteteve të burimeve të nevojshme njerëzore.

Drejtoria	Viti 2019					Viti 2020				
	Raste	Stacione	%	Njësia e trafikut	%	Raste	Stacione	%	Njësia e trafikut	%
Ferizaj	1.355	628	46	727	54	1.091	534	49	557	51
Gjilan	1.182	389	33	793	67	992	326	33	666	67
Gjakovë	1.102	490	44	612	56	1.032	403	39	629	61
Mitrovicë J	1.282	379	30	903	70	1.094	371	34	723	66
Pejë	1.830	734	40	1.096	60	1.418	528	37	890	63
Prizren	1.931	1.045	54	886	46	1.544	808	52	736	48
Prishtinë	6.836	3.502	51	3.334	49	6.127	3.493	57	2.634	43
Mitrovicë V	127	7	6	120	94	124	25	20	99	80
NJKA	565	-	-	565	100	447	-	-	447	100
<b>Gjithsej</b>	<b>16.210</b>	<b>7.174</b>	<b>44%</b>	<b>9.036</b>	<b>56%</b>	<b>13.869</b>	<b>6.488</b>	<b>47%</b>	<b>7.381</b>	<b>53%</b>

### 3.2. Organizimi në fushën e kontrollit të trafikut dhe kapacitetet

3.2.1. Struktura organizative e një organizate paraqet dritaren përmes së cilës individët shikojnë organizatën dhe mjedisin e saj dhe njëkohësisht është pasqyrë se si duket në syrin e qytetarëve një organizatë e strukturuar si duhet. Struktura e mirë organizative ndikon në veprimin operativ të punonjësve duke i përcaktuar saktë detyrat dhe përgjegjësitë e secilit individ që është pjesë e kësaj strukture. Mirëpo, krahas këtij strukturimi përmbushja me burime njerëzore është kushti thelbësor për funksionim normal të saj. Në këtë drejtim, përgjithësisht Policia ka arritur që të krijojë struktura organizative funksionale bazuar në detyrat dhe obligimet që dalin nga ligji. IPK në këtë inspektim është fokusuar edhe në organizimin e brendshëm që lidhet me ofrimin e sigurisë rrugore në vend. Kryesisht, aspekti operativ i ofrimit të sigurisë rrugore në Polici i takon NJRKRR-ve dhe NJKA-së (kuptohet që edhe stacionet policore e kanë këtë përgjegjësi, por me kompetenca të ndara). Ndër kushtet kryesore për funksionimin e duhur të njësive për menaxhimin e mirë të sigurisë në trafikun rrugor rol të rëndësishëm luan përmbushja e tyre me kapacitete njerëzore dhe funksionalizimi i plotë i njësive të parapara me strukturë. Në tabelën 1 kemi paraqitur të dhëna lidhur me personelin aktual të njësive operative të trafikut, të cilat merren drejtpërdrejt me kontrollin e trafikut rrugor, duke i krahasuar me strukturën e personelit në fuqi. Nga të dhënat e paraqitura në tabelën 3 shihet se personeli i këtyre njësive është i përmbushur në nivel të kënaqshëm, edhe pse vërehet se në disa njësi ka tejkalim të numrit të zyrtarëve, kurse në disa ka mungesë të tyre. Kuota e përmbushjes së kapaciteteve me burime njerëzore arrin në 90%. NJRKRR - Mitrovicë Veriu është e hendikepuar me burime, ngase kuota e përmbushjes së planit të burimeve arrinë në 73%. Më mirë nuk qëndron as NJRKRR - Prishtinë dhe kjo situatë kërkon vëmendje të shtuar kur kemi parasysh se e njëjta është e ngarkuar me më së shumti raste të aksidenteve rrugore. Niveli zbatues policor në këto dy njësi është më i prekur nga mungesa e burimeve. Bazuar në të dhënat statistikore, vështirësi mund t'i shfaqen NJRKRR- Prishtinë kur kemi parasysh ngarkesën me numër të rasteve. NJRKRR - Pejë është e mbingarkuar për 3% me personel në raport me planin e personelit. IPK-ja është njohur me faktin se Policia është duke rishikuar funksionalitetin, përfshirë hartimin e strukturës organizative dhe beson se me organizimin e ri do të merren parasysh problemet e shpërndarjes së burimeve.

**Tabela 3 - Të dhëna mbi gjendjen e kapaciteteve të burimeve njerëzore të njësive të trafikut rrugor (qershor 2021)**

Njësia	Personeli sipas strukturës organizative dhe kapacitetet ekzistuese							%
	Major	Kapiten	Toger	Rreshter	Polic	Shërbyes civil	Gjithsej	
Ferizaj	0 (0)	1 (1)	2 (2)	6 (5)	48 (50)	7 (6)	64 (64)	100%
Gjakovë	0 (0)	1 (1)	2 (2)	6 (6)	47 (41)	6 (4)	62 (54)	87%
Gjilan	0 (0)	1 (1)	2 (2)	6 (5)	48 (47)	8 (7)	65 (62)	95%
Mitrovicë J.	0 (0)	1 (1)	2 (2)	6 (4)	48 (43)	8 (8)	65 (58)	89%
Mitrovicë V.	0 (0)	1 (0)	2 (3)	6 (0)	45 (37)	5 (3)	59 (43)	73%
Pejë	0 (0)	1 (1)	2 (2)	6 (6)	49 (52)	8 (7)	66 (68)	103%
Prizren	0 (0)	1 (1)	2 (2)	6 (5)	47 (43)	8 (8)	64 (56)	88%
Prishtinë	1 (1)	2 (2)	2 (2)	7 (6)	113 (92)	8 (5)	133 (108)	81%
NJKA	1 (1)	1 (0)	0 (1)	6 (6)	44 (44)	1 (1)	53 (53)	100%
<b>Gjithsej</b>	<b>2 (2)</b>	<b>10 (8)</b>	<b>16 (18)</b>	<b>55 (43)</b>	<b>489 (449)</b>	<b>59 (49)</b>	<b>631 (566)</b>	<b>90%</b>
<b>Ndryshimi</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>+2</b>	<b>-12</b>	<b>-40</b>	<b>-10</b>	<b>-65</b>	

*SQARIM: Numrat jashtë kllapave tregojnë kapacitetet e planifikuara sipas Strukturës organizative, derisa brenda kllapave janë pasqyruar kapacitetet aktuale të njësive të trafikut rrugor.*

3.2.2. Nga të dhënat tabelore del se ka mungesë të të graduarve në 3 nga 5 gradat policore (janë më pak 2 kapitenë, 12 rreshterë dhe 40 policë), derisa kemi tepër 2 togerë. Sa i përket sistemimit të punonjësve bazuar në strukturën organizative (në përjashtim të NJRKRR - Mitrovicë Veriu), nuk ka zyrtarë që ushtrojnë detyra në pozita në shpërputhje me gradën që kanë. Nuk janë hasur as ushtrues të detyrave, apo personel i pa sistemuar. Në NJRKRR - Mitrovicë Veriu janë hasur shtatë (7) raste ku pozitat udhëhiqen nga punonjës me grada joadekuate (Komandanti i njësisë është me gradën toger edhe pse është paraparë që kjo pozitë të udhëhiqet nga grada e kapitenit, kurse ekipet patrulluese edhe pse duhet të udhëhiqen nga punonjësit me gradën e rreshterit, në mungesë të tyre udhëhiqen nga zyrtarë policor). Siç u cekë edhe më lartë, rishikimi funksional duhet të përfshijë këto aspekte organizative dhe Policia e Kosovës duhet të plotësoj pozitat me burimet e nevojshme. Mungesa e burimeve njerëzore nëpër njësi të caktuara sfidon efektivitetin në punë të zyrtarëve, me këtë edhe performancën e njësive policore në kontrollin e trafikut dhe ngritjen e sigurisë rrugore.

3.2.3. Një shqetësim i ngritur në përgjithësi nga NJRKRR-të dhe NJKA-ja është moshja e shtyrë zyrtarëve policor në këto njësi. Numër i madh zyrtarësh në këto njësi është në moshë relativisht të shtyer dhe në disa raste të përcjellë me probleme të ndryshme shëndetësore. P.sh, në NJRKRR - Ferizaj, moshja mesatare e 58 zyrtarëve policor të uniformuar është mbi 50 vjet. Kurse me probleme të ndryshme shëndetësore (sëmundje zemre, diabet, shtyllë kurrizore) janë 12 zyrtarë policor. Kjo njësi është detyruar të kërkojë personel shtesë për të plotësuar nevojat e kryerjes së detyrave në terren. Shqetësime të tilla ka edhe në njësi tjera (Pejë, Gjilan e Mitrovicë). Nisur nga kjo gjendje, IPK vlerëson që Policia duhet të analizoj këtë shqetësim dhe të marr masa që zyrtarët policor, të cilët nuk mund të kryejnë detyra në terren për shkak të moshës apo edhe sëmundjeve të ndryshme, të sistemohen në vende pune të përshtatshme dhe këto njësi të freskohen me personel të ri dhe të aftë për terren. Freskimi i kapaciteteve të burimeve njerëzore me zyrtarë të rinjë ngritë motivimin, efektivitetin dhe performancën në punë.

3.2.4. Inspektimet e kaluara kanë gjetur se në disa njësi nuk funksionojnë ekipet e motoçiklistëve. Lidhur me këtë është rekomanduar funksionalizimi i ekipeve në njësitë që nuk e kanë plotësuar këtë kriter të paraparë me strukturë. Gjatë këtij inspektimi, IPK-ja ka gjetur se ky rekomandim nuk është përmbushur dhe ende ka njësi që nuk e kanë në operim ekipin e motoçikletave (Mitrovicë - Jugu, Gjakovë, Ferizaj, Gjilan dhe Mitrovicë Veriu). Kjo ka ardhur për shkak të mungesës së motoçikletave dhe stafit adekuat (gjendje e tillë është cekur dhe në raportin e kaluar). Rrjedhimisht del që në mungesë të ekipeve nuk është përmbushur në tërësi struktura organizative në njësitë e cekura më lartë, gjë e cila mund të ndikoj në efikasitetin e njësive në ngritjen e sigurisë rrugore. Duke qenë se struktura organizative e parasheh një funksionim të ekipeve të tilla, menaxhmenti duhet të shikoj mundësinë e futjes në punë të ekipeve ose të rishikojë funksionimin e mëtejme të njësive të motoçikletave.

3.2.5. Sa i përket trajnimeve të zyrtarëve policor në njësitë e trafikut, gjendja është e qëndrueshme dhe në përgjithësi kanë të kryer trajnimin bazik në fushën e sigurisë së trafikut rrugor. Mirëpo, IPK-ja gjatë inspektimit është interesuar të dijë se sa janë të trajnuar drejtuesit e vijes së parë të menaxhimit lidhur me analizat e aksidenteve të komunikacionit rrugor. Ky interesim ka rrjedhur si rezultat i kontrollit të dosjeve nga inspektimi i kaluar, por edhe të atyre që janë siguruar gjatë këtij inspektimi, nga ka dalë që hetimi i aksidenteve në komunikacion nga këto njësi duhet të ngritet në një nivel më të lartë të analizave dhe shkaqeve të aksidenteve. Nisur nga kjo është parë e nevojshme që drejtuesit e vijës së parë të kenë trajnime të avancuara në analizimin dhe hetimin

e rasteve të aksidenteve të komunikacionit rrugor, kjo dhe për shkak të kompletimit të drejtë dhe të duhur të dosjeve të rasteve të trafikut. Duhet cekur se gjatë zhvillimit të inspektimit ishte kërkesë edhe e menaxherëve të lartë të këtyre njësive për nevojën e organizimit të trajnimeve të avancuara për menaxherët e vijës së parë (rreshterëve) e të cilat nëse organizohen, do të ndikojnë për të mirë tek zyrtarët policor kur përgatisin rastet për organet e drejtësisë që merren më tutje me aksidentet rrugore.

**Rekomandimi nr. 1**

*IPK-ja i rekomandon Udhëheqësit të Divizionit të Trajnimeve që në koordinim me drejtorinë rajonale dhe Divizionin e Komunikacionit Rrugor, të organizojë për menaxherët e njësive të trafikut, trajnimin mbi analizat e aksidenteve, në mënyrë që të avancohet edhe më shumë hetimi në rastet e aksidenteve të ndodhura në rrugët e vendit tonë.*

3.2.6. Njësitë e trafikut kanë për detyrë të mbulojnë zonat e përgjegjësisë që iu takojnë me patrulla policore, që duhet të jenë të angazhuara 24 orë. Këto njësi për rregullimin dhe kontrollin e sigurisë rrugore i kanë detyrat e përcaktuara me orar ditor, që duhet realizuar gjatë ndërrimeve të tyre, që përfshijnë patrullimet, pikat e kontrollit dhe kontrollet e automjeteve. Gjatë kontrollit të orareve ditore vërehet se zonat e përgjegjësisë së këtyre njësive mbulohen nga 2-4 ekipe operative brenda ndërrimeve. Inspektimi vë në pah se mungesa e personelit në disa prej njësive mund të sfidojë mbulueshmërinë e duhur të zonave të përgjegjësisë me ekipe dhe zyrtarë patrullues. Një element mjaft pozitiv është përdorimi i automjeteve me targa civile, pothuajse në të gjitha njësitë, që kanë sjellë rezultate të mira në sigurinë rrugore. Përdorimi i këtyre automjeteve është theksuar pozitiv jo vetëm për shkak të gjatësisë së kundërvajtësve në trafik, por dhe si preventivë në respektimin e rregullave nga pjesëmarrësit në trafik. IPK inkurajon këto njësi që të ngritin në nivel edhe më të lartë këtë formë të organizimit të patrullimeve policore, që do të shërbejë si preventivë për uljen e aksidenteve në trafik.

3.2.7. Nga 13.869 aksidente të trafikut të ndodhura në rrugët e vendit tonë përgjatë vitit të fundit, 7.381 prej tyre, apo 53% e aksidenteve rrugore kanë ndodhur në zonat e përgjegjësisë së njësive të trafikut (NJRKRR - NJKA) ose kanë qenë në kompetencën e tyre për t'u trajtuar. Kjo nënkupton se afërsisht gjysma e aksidenteve janë trajtuar nga njësitë e trafikut, derisa gjysma tjetër nga stacionet policore. Inspektorët kanë pasur fokus më të madh tek njësitë e trafikut rrugor (NJRKRR dhe NJKA) meqë këto ekskluzivisht merren me kontrollin e sigurisë rrugore. Inspektorët kanë matur ngarkesën e njësive të trafikut me numër të rasteve të ndodhura në zonat e tyre të përgjegjësisë, për t'u njohur me ngarkesën e tyre dhe kapacitetet. Në matjen e ngarkesës me raste të aksidenteve është përfshirë i tërë stafi i uniformuar i njësive të trafikut. Ngarkesa e përgjithshme në nivel të të gjitha njësive është rreth 14 raste në vit për çdo zyrtar policor. Ngarkesë më të madhe me raste kanë zyrtarët policor të NJRKRR - Prishtinë me afërsisht 25 raste në vit për çdo zyrtar policor. Më së paku të ngarkuar me raste të aksidenteve janë zyrtarët policor të NJRKRR - Mitrovicë Veriu me afërsisht 2 raste në vit. Ngarkesa mesatare e njësive tjera sillet nga 10 - 14 raste në vit për çdo zyrtar policor. IPK-ja vëren se ka një ngarkesë më të theksuar me raste të zyrtarëve policor të NJRKRR - Prishtinë, derisa ata nga NJRKRR - Mitrovicë Veriu janë shumë më pak të ngarkuar me raste. DKRR në bashkëpunim me njësitë e trafikut duhet të analizojë këtë situatë, e cila mund të merret parasysh me rastin e ndarjes së burimeve njerëzore në të ardhmen, në mënyrë që njësitë e trafikut të mund të sigurojnë burimet e nevojshme njerëzore.

Tabela nr. 4 - Të dhëna përmblledhëse statistikore mbi ngarkesën e njësive dhe zyrtarëve me raste të aksidenteve (2020)			
Njësia e trafikut (NJRKRR/NJKA)	Numri i rasteve të aksidenteve	Numri i zyrtarëve policor	Mesatarja e numrit të rasteve për zyrtar policor
Ferizaj	557	58	9.6
Gjilan	666	55	12.1
Gjakovë	629	49	12.8
Mitrovicë Jugu	723	51	14.2
Pejë	890	62	14.4
Prizren	736	52	14.2
Prishtinë	2.634	106	24.9
Mitrovicë Veriu	99	43	2.3
NJKA	447	43	10.4
<b>Gjithsej</b>	<b>7.381</b>	<b>519</b>	<b>14.2</b>

3.2.8. Ngritja e nivelit të sigurisë rrugore është ndër objektivat kryesor të Policisë. Për të arritur këtë qëllim nuk mjafton vetëm të ketë staf të trajnuar, por është e nevojshme edhe furnizimi i mirë i njësive patrulluese me pajisje cilësore. Aksidentet janë një ndër shkaqet kryesore të vdekshmërisë së personave në komunikacion pothuajse në të gjithë botën, kurse konsumimi i alkoolit mbetet një nga faktorët që ndikon në shkaktimin e vdekjeve në trafik. Për këtë arsye përcaktimi i pranisë së alkoolit në gjak tek pjesëmarrësit në komunikacion është një masë parandaluese e përcaktuar me Ligjin për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor. Gjatë inspektimit është gjetur një gjendje jo e mirë në të gjitha njësitë e trafikut sa i përket furnizimit me alkooteste. Përveç që janë të pakta në numër, shumë prej tyre janë të pa kalibruar dhe nuk mund të përdoren. NJRKRR - Mitrovicë Jugu dhe ajo në Ferizaj nuk kanë asnjë alkootest në përdorim, për shkak të mos kalibrimit të tyre. Ndërkaq, në raport me njësitë tjera, NJRKRR- Pejë qëndron më mirë dhe ka pesë (5) alkooteste funksional. Një gjendje e tillë jo e mirë në nivel të përgjithshëm ka qenë e evidente dhe në të kaluarën. Kjo çështje ka ndikuar që të mos përmbushet Plani i Veprimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore<sup>5</sup>, që kërkon që çdo makinë policie të jetë e pajisur me alkootest. Kjo ka ndikuar edhe në mospërdorimin e kësaj pajisjeje në rastet e aksidenteve. Nga dosjet e mostruara të aksidenteve rrugore është vërtetuar që në të shumtën e tyre nuk ka gjetur zbatim kjo pajisje (rezultatet për gjendjen e gjetur nga dosjet e kontrolluara pasqyrohen në njërin prej kapitujve në vazhdim të këtij raporti). Inspektimi gjithashtu ka gjetur se në rastet kur njësitë e trafikut masin prezencën e alkoolit në gjak, nuk lëshojnë dëshmi mbi matjet e bëra. Meqenëse zyrtarët patrullues janë të pajisur me formularët standard për rastet e matjeve të tilla, në të ardhmen duhet të praktikojnë lëshimin e vërtetimit mbi matjen e prezencës së alkoolit në gjak. IPK-ja është njoftuar se furnizimi me alkooteste është çështje kohe dhe pritet që shumë shpejt kjo gjendje të sanohet dhe përmirësohet.

#### **Rekomandimi nr. 2**

*IPK-ja u rekomandon drejtuesve të njësive të trafikut rrugor (NJRKRR/NJKA) që të ushtrojnë kontrollin e shtuara mbi ekipet dhe zyrtarët patrullues në zbatimin e lëshimit të vërtetimit për rastet kur ndaj pjesëmarrësve në trafik realizohet matja e prezencës së alkoolit në gjak.*

<sup>5</sup> Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë (2016 - 2020).



3.2.9. Tejkalimi i shpejtësisë së lëvizjes në trafik është një nga kundërvajtjet më të zakonshme dhe më të shpeshta gjatë drejtimit të mjetit. Ngasja e mjetit motorik me shpejtësi më të madhe se që lejohet, ose ngasja me një shpejtësi të papërshtatshme për kushtet e dhëna të rrugës është e sanksionuar me ligjin në fuqi. Për përcaktimin e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit, Ligji u ka lejuar zyrtarëve policorë përdorimin e pajisjeve adekuate matëse<sup>6</sup>. Një ndër këto pajisje që përdorë Policia për matjen e shpejtësisë është radari. Për këtë IPK-ja ka inspektuar njësitë lidhur me pajimin e tyre me radar dhe funksionalitetin. Gjendja e gjetur nuk tregon rezultate të mira në këtë pikë, ngase NJRKRR-të/NJKA nuk kanë radar të mjaftueshëm. Këto njësi kanë në përdorim ende disa pajisje të vjetërsuara, ndërsa radarët më të sofistikuar që kanë pasur në dispozicion (nga 1 për njësi), nuk janë duke funksionuar, përveç në NJRKRR- Pejë. Këto pajisje të avancuara kanë mundur që në të njëjtën kohë të regjistrojnë shpejtësinë e automjetit, kohën e ndaljes, fotografimin/incizimin e automjetit, numrin e targave dhe printimin e të dhënave për të dëshmuar shkeljen e rregullave të trafikut. Shumica e këtyre radarëve nuk kanë kaluar kalibrimin nga Agjencia e Metrologjisë së Kosovës për shkak të dështimit të pikës shënjuese, me ç'rast rrezja e drejtimit shënjon jashtë kufirit të lejuar. Po ashtu, radarët kanë probleme në vazhdimësi me bateritë e tyre. Gjendja e hasur gjatë këtij inspektimi me këto pajisje sfidon paraqitjen profesionale dhe ndikon në uljen e besueshmërisë së kundërvajtësve në cilësinë e shërbimeve policore. Në inspektimin e kaluar është kërkuar që policët e trafikut që të jenë në gjendje që kundërvajtësve t'ua dëshmojnë shkeljen e kryer në trafik (në formë fizike, të shtypur në letër). Kjo praktikë jo që nuk është zbatuar, por ka ngecje në përmirësim të gjendjes. IPK është njohur nga njësitë e trafikut se janë në pritje të pajimit me radarë.

#### **Rekomandimi nr. 3**

*IPK-ja u rekomandon Drejtorëve Rajonal dhe Udhëheqësit të Divizionit të Komunikacionit Rrugor, që në bashkëpunim dhe koordinim me Departamentin e Shërbimeve Mbështetëse, të marrin masa për evitimin e gjendjes së rënduar me pajisje të matjes së shpejtësisë së lëvizjes së mjeteve, duke siguruar për njësitë e trafikut rrugor, radarë të teknologjisë së avancuar, të cilët e shtojnë profesionalizmin policor, ngritin cilësinë e shërbimit dhe besueshmërinë e kundërvajtësve në masat policore.*

3.2.10. Inspektimi i kaluar në këto njësi ka vënë në pah dobësi lidhur me kushtet dhe gjendjen, në të cilat punojnë zyrtarët e NJRKRR-së/NJKA. Nga ajo kohë e deri tani nuk ka ndryshim të gjendjes së konstatuar. Duhet të shikohet mundësia që ekipeve patrulluese dhe hetuese të njërive të trafikut t'iu sigurohen pajisje kompjuterike dhe fotokopje. Pothuajse, shumica e NJRKRR-ve/NJKA janë të pajisura me kompjuterë të vjetërsuar. Ndërsa, sa i përket fotokopjeve, secila prej njërive ankohe për shkak se këto fotokopje në të shumtën e kohës janë të prishura dhe servisi i autorizuar nuk iu përgjigjet me kohë. Lidhur me këtë, janë bërë edhe ankesa me shkrim për shërbimin e dobët që po iu bëhet nga kompania që kujdeset për fotokopje. Nevojave të zyrtarëve policor dhe ekipeve të njërive të trafikut duhet t'iu kushtohet kujdes i shtuar, meqë ballafaqohen me hartim dhe qarkullim shkresash, përfshirë dhe ato për përgatitjen e rasteve për organet e drejtësisë. Struktura e inspektuar policore ka shprehur pakënaqësi dhe lidhur me hapësirat e pamjaftueshme për punë dhe automjetet. Sa i përket hapësirave dhe ndërtesave ku operojnë disa njësi të trafikut, nuk i plotësojnë kushtet për punë. Hapësira të pamjaftueshme dhe kushte jo të mira të punës vërehen te disa njësi të trafikut, përfshirë këtu objektin e përbashkët të NJRKRR - Prishtinë dhe NJKA - së me lokacion në Fushë Kosovë, NJRKRR - Mitrovicë Veriu dhe NJRKRR - Pejë. Krijimi i hapësirave për punë dhe kushte

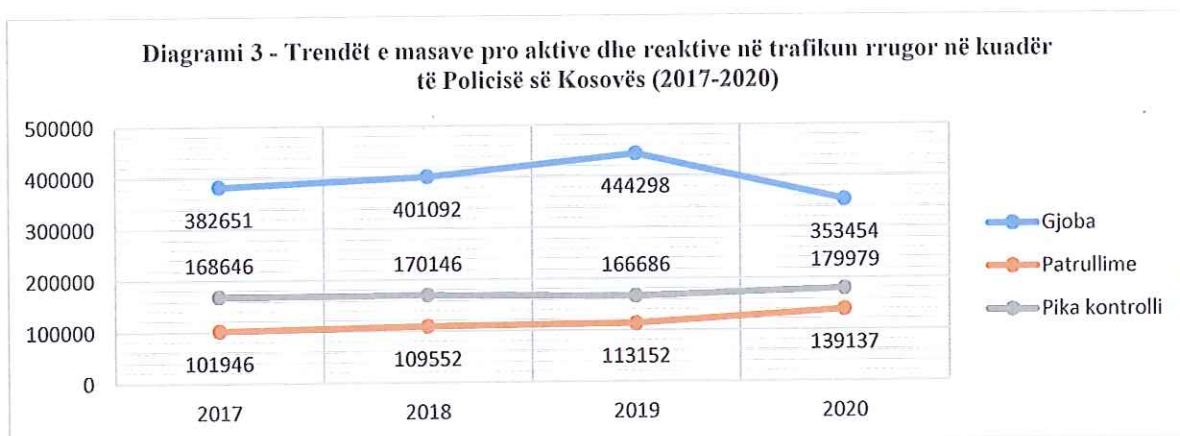
<sup>6</sup> Ligji nr. 05/L-088, neni 246.

më të mira do të ndikojë në ngritjen e cilësisë dhe lehtësimin e kryerjes së punëve të përditshme. Gjatë inspektimit është hasur që njësitë e trafikut janë përballur me mungesë edhe të automjeteve për terren për shkak të problemeve lidhur me servisimin dhe mirëmbajtjen e tyre. Gjendja e tillë nuk duhet të tolerohet në të ardhmen dhe është e papranueshme që njësitë kryesore të rregullimit të komunikacionit të mbesin pa automjete, shkaku i problemeve të mirëmbajtjes teknike.

3.2.11. Menaxhmenti i NJRKRR/NJKA përveç planifikimit, organizimit dhe menaxhimit të punës, ka detyrë të kontrolloj dhe monitoroj aktivitetet e patrullave për të siguruar se detyrat kryhen ashtu siç janë planifikuar, në mënyrë që të dinë problematikat që shfaqen gjatë punës dhe të marrin masa me kohë për korrigjimin e tyre. IPK konsideron se inspektimet dhe kontrolli i patrullave të trafikut nga menaxhmenti ka rëndësi dhe do të ndikojë në ngritjen e vigjilencës, përkushtim të duhur në kryerjen e detyrave të zyrtarëve, identifikimin, evidentimin, analizimin dhe zgjidhjen e pengesave të mundshme që dalin gjatë kryerjes së detyrave dhe gjithashtu do të ngritë motivimin për punë. Lidhur me këtë, IPK ka gjetur se njësitë e trafikut kanë planifikuar dhe realizuar kontrole të njësive patrulluese në terren. Kjo detyrë e drejtuesve duhet të vazhdoj dhe më tej, duke bërë që inspektimet mos të mbeten vetëm formalitet, por të vejnë në pah problematikat dhe ngecjet.

### 3.3. Masat policore në ngritjen e sigurisë rrugore (indiktorët e performancës)

3.3.1. IPK është interesuar të shoh efikasitetin e njësive policore në drejtim të ngritjes së sigurisë së përgjithshme, me fokus atë rrugore. Patrullat në kuadër të autorizimeve dhe përgjegjësi të tyre ndërmarrin një varg aktivitete - masash pro aktive dhe reaktive, drejt ngritjes së sigurisë së përgjithshme, përfshirë dhe atë rrugore (patrullimet, vendosjen e pikave të kontrollit, shqiptimin e gjobave ndaj kundërvajtësve në trafik, etj.). Gjobat ndaj kundërvajtësve në trafik kanë pësuar një rënie në vitin e fundit për 20.5%, që duket të ketë ardhur si rezultat i reduktimit të qarkullimit në rrugët e vendit, ndikuar nga efekti i aplikimit të masave kundër Covid - 19. Reduktimi i lëvizjes së pjesëmarrësve në trafik ka rezultuar edhe me rënien e numrit të kundërvajtjeve. Marrë parasysh numrin e patrullimeve me automjete dhe të pikave të kontrollit në nivel të Policisë së Kosovës, në vitin 2020 është shënuar ngritje më e lartë e këtyre aktiviteteve në katër vitet e fundit. Numri i patrullimeve me automjete në vitin 2020 ka shënuar një ngritje për 8% krahasuar me një vit më parë, derisa pikat e kontrollit për periudhën e njëjtë kanë shënuar ngritje për 23%. Sipas të dhënave statistikore, shihet se ka shtim të aktivitetit parandalues në rrugët e vendit.



3.3.2. Meqë inspektimi ka pasur në fokus njësitë e trafikut rrugor, në vazhdim do të krahasojmë disa prej indikatorëve që lidhen me masat pro aktive dhe reaktive në komunikacion. Nga numri i përgjithshëm i gjobave të shqiptuara nga Policia e Kosovës, 60.2% e tyre në vitin 2019 janë shqiptuar nga njësitë e trafikut rrugor (NJRKRR dhe NJKA), derisa në vitin 2020 kjo përqindje ka rënë në 54.3%. Nëse u referohemi statistikave vetëm për njësitë e trafikut, numrin më të madh të gjobave në raport me numrin e zyrtarëve policor në vitin 2019 e ka shënuar NJKA, ku një zyrtar policor i kësaj njësie ka shqiptuar mesatarisht 917 gjoba në vit, kurse më së paku gjoba kalkulohet të kenë shqiptuar zyrtarët policor të NJRKRR - Mitrovicë Veriu me një mesatare prej 152 gjoba. Edhe në vitin 2020, numrin më të madh të gjobave në raport me numrin e zyrtarëve policor e ka shënuar NJKA, ku një zyrtar policor i kësaj njësie ka shqiptuar mesatarisht 698 gjoba në vit, kurse më së paku gjoba kalkulohet të kenë shqiptuar, po ashtu zyrtarët policor të NJRKRR - Mitrovicë Veriu me një mesatare prej 126 gjoba në vit për çdo zyrtar policor. Nëse nxjerrim një mesatare të përgjithshme në nivel të të gjitha njësive të trafikut rrugor për dy vitet e fundit që silltet të jetë 513, përkatësisht 370 gjoba të shqiptuara në vit nga çdo zyrtar policor, del se në vitin 2019, pesë (5) njësi të trafikut kanë performancë më të dalluar dhe më pozitive sa i përket shqiptimit të gjobave (NJKA, Ferizaj, Prishtinë, Prizren, Gjilan), derisa katër (4) të tjera kanë performuar nën mesataren e përgjithshme (Gjakovë, Mitrovicë Jugu, Pejë dhe Mitrovicë Veriu). Kurse, në vitin 2020, katër (4) njësi të trafikut rrugor kanë performancë më të dalluar sa i përket shqiptimit të gjobave (NJKA, Prishtinë, Prizren dhe Ferizaj), krahasuar me pesë (5) njësi tjera që kanë performuar nën mesataren e përgjithshme (Gjilan, Gjakovë, Pejë, Mitrovicë Jugu, Mitrovicë Veriu). DKRR dhe NJRKRR-të duhet të analizojnë këta indikatorë, ngase i bëjnë të dallueshme angazhimet e patrullave në ngritjen e sigurisë rrugore. Andaj, këto njësi përmes krahasimit të indikatorëve mund të identifikojnë pikat ku mund të përmirësojnë performancën e tyre.

Tabela nr. 5 - Të dhëna statistikore mbi numrin e gjobave të realizuara në nivel të DRP-ve dhe njësive të trafikut, krahasimet dhe ngarkesa vjetore për polic (2019-2020)				
DRP	Viti 2019		Viti 2020	
	Totali i përgjithshëm i gjobave në nivel të DRP-ve në raport me totalin e gjobave të shqiptuara nga njësitë e trafikut	Mesatarja vjetore e gjobave të shqiptuara nga një polic	Totali i përgjithshëm i gjobave në nivel të DRP-ve në raport me totalin e gjobave të shqiptuara nga njësitë e trafikut	Mesatarja vjetore e gjobave të shqiptuara nga një polic
	(a)	(b)	(c)	(d)
Ferizaj	51.905 : 38.160 (73.5%)	669.5 (57)	36.100 : 21.805 (60.4%)	376.0 (58)
Gjilan	48.521 : 30.346 (62.5%)	532.4 (57)	33.074 : 19.855 (60.0%)	361.0 (55)
Gjakovë	40.955 : 23.465 (57.3%)	469.3 (50)	32.755 : 16.410 (50.1%)	334.9 (49)
Mitrovicë J.	26.346 : 18.407 (69.9%)	368.1 (50)	20.824 : 12.657 (60.8%)	248.2 (51)
Pejë	37.755 : 18.219 (48.3%)	298.7 (61)	38.181 : 18.156 (47.6%)	292.8 (62)
Prizren	63.066 : 28.811 (45.7%)	543.6 (53)	49.267 : 20.701 (42.0%)	398.1 (52)
Prishtinë	129.184 : 63.910 (49.5%)	597.3 (107)	107.066 : 46.939 (43.8%)	442.8 (106)
Mitrovicë V.	7.117 : 6.551 (92.0%)	152.4 (43)	6.189 : 5.423 (87.6%)	126.1 (43)
NJKA	39.449 : 39.449 (100%)	917.4 (43)	29.998 : 29.998 (100%)	697.6 (43)
<b>Gjithsej</b>	<b>444.298 : 267.318 (60.2%)</b>	<b>513.1 (521)</b>	<b>353.454 : 191.944 (54.3%)</b>	<b>369.8 (519)</b>

*SQLARIM: Në shtyllën (a) dhe (c) është pasqyruar raporti në mes numrit të përgjithshëm të gjobave të shqiptuara nga Policia e Kosovës me numrin e gjobave të shqiptuara nga njësitë e trafikut rrugor, në dy vitet e fundit (2019-2020), kurse brenda kllapave është pasqyruar raporti i tyre i shprehur në përqindje. Në shtyllën (b) dhe (d) është pasqyruar mesatarja vjetore e gjobave për polic, e cila është nxjerrë pasi është pjesëtuar numri i gjobave me numrin e zyrtarëve të uniformuar policor të njësive të trafikut.*

3.3.3. Për dallim nga gjobat e trafikut që në vitin e fundit kanë shënuar rënie në numër, në anën tjetër patrullimet me automjet dhe pikat e kontrollit si dy nga metodat e punës në ngritjen e sigurisë rrugore kanë shënuar ngritje. Në vitin 2019, njësitë e trafikut kanë realizuar 37.004 patrullime me automjet që paraqet 32.7% të numrit të përgjithshëm të angazhimeve në nivel të Policisë. NJRKRR - Prizren ka realizuar numrin më të madh të këtyre patrullimeve me 30% të numrit të përgjithshëm të patrullimeve me automjet në nivel të njësive të trafikut, kurse NJRKRR - Gjakovë ka realizuar numrin më të ulët të patrullimeve me automjete me 6.1% të numrit të përgjithshëm në nivel të njësive të trafikut. Kurse, gjatë vitit 2020, njësitë e trafikut kanë realizuar 38.814 patrullime të tilla që paraqet 27.9% të numrit të përgjithshëm të patrullimeve me automjete në nivel vendi. NJRKRR - Prizren edhe në vitin 2020 ka realizuar numrin më të madh të këtyre patrullimeve me 32.6% të numrit të përgjithshëm të patrullimeve me automjet në nivel të njësive të trafikut, kurse NJRKRR - Mitrovicë Veriu ka realizuar numrin më të ulët të patrullimeve me automjete me 6.6% të numrit të përgjithshëm në nivel të njësive të trafikut.

Tabela nr. 6 - Të dhëna statistikore dhe krahasimi mbi patrullimet me automjete të realizuara në nivel të DRP-ve dhe njësive të trafikut (2019-2020)						
DRP	Viti 2019			Viti 2020		
	Numri i patrullimeve të realizuara në nivel të DRP-së dhe NJKA	Numri i patrullimeve të realizuara nga NJRKRR dhe NJKA	%	Numri i patrullimeve të realizuara në nivel të DRP-së dhe NJKA	Numri i patrullimeve të realizuara nga NJRKRR dhe NJKA	%
Ferizaj	10.436	3.713	35.6	13.676	3.287	24.0
Gjilan	15.265	3.467	22.7	18.040	3.620	20.1
Gjakovë	7.587	2.244	29.6	11.432	2.619	22.9
Mitrovicë J.	11.073	3.115	28.1	11.897	3.136	26.4
Pejë	14.098	2.847	20.2	15.628	2.740	17.5
Prizren	19.874	11.120	56.0	25.727	12.653	49.2
Prishtinë	21.419	4.558	21.3	29.859	4.742	15.9
Mitrovicë V.	10.142	2.682	26.4	9.417	2.556	27.1
NJKA	3.258	3.258	100.0	3.461	3.461	100.0
<b>Gjithsej</b>	<b>113.152</b>	<b>37.004</b>	<b>32.7%</b>	<b>139.137</b>	<b>38.814</b>	<b>27.9%</b>

3.3.4. Siç u theksua dhe në paragrafin e mëparshëm, krahas patrullimeve me automjete, në nivel të përgjithshëm të Policisë ka shënuar ngritje edhe numri i pikave të kontrollit në rrugë. Kjo ngritje nuk është përcjellë dhe në nivel të njësive të trafikut. Në vitin 2019, njësitë e trafikut kanë realizuar 84.206 pika të kontrollit që paraqet 50.5% të numrit të përgjithshëm të angazhimeve në nivel të Policisë. NJRKRR - Prishtinë ka realizuar numrin më të madh të pikave të kontrollit me 16.2% të numrit të përgjithshëm të pikave të kontrollit në nivel të njësive të trafikut, kurse NJRKRR - Gjakovë ka realizuar numrin më të ulët të pikave të kontrollit me 6.6% të numrit të përgjithshëm në nivel të njësive të trafikut. Kurse, gjatë vitit 2020, njësitë e trafikut kanë realizuar 73.915 pika të kontrollit që paraqet 41.1% të numrit të përgjithshëm të pikave të kontrollit në nivel vendi. NJRKRR - Prishtinë edhe në vitin 2020 ka realizuar numrin më të madh të pikave të kontrollit me 18.6% të numrit të përgjithshëm të pikave të kontrollit në nivel të njësive të trafikut, kurse NJRKRR - Mitrovicë Veriu ka realizuar numrin më të ulët të patrullimeve me automjete me 7.2% të numrit të përgjithshëm në nivel të njësive të trafikut.

Tabela nr. 7- Të dhëna statistikore dhe krahasimi mbi pikat e kontrollit të realizuara në nivel të DRP-ve dhe njërive të trafikut (2019-2020)						
DRP	Viti 2019			Viti 2020		
	Numri i pikave të kontrollit të realizuara në nivel të DRP-së dhe NJKA	Numri i pikave të kontrollit të realizuara nga NJRKRR dhe NJKA	%	Numri i pikave të kontrollit të realizuara në nivel të DRP-së dhe NJKA	Numri i pikave të kontrollit të realizuara nga NJRKRR dhe NJKA	%
Ferizaj	22.702	12.242	53.9	23.452	10.375	44.2
Gjilan	20.700	10.061	48.6	20.309	8.591	42.3
Gjakovë	12.697	5.555	43.8	19.534	6.483	33.2
Mitrovicë J.	13.231	7.238	54.7	12.704	7.355	57.9
Pejë	15.835	7.349	46.4	22.604	7.739	34.2
Prizren	15.774	6.253	39.6	17.166	5.960	34.7
Prishtinë	36.024	13.644	37.9	46.015	13.717	29.8
Mitrovicë V.	20.267	12.408	61.2	9.834	5.334	54.2
NJKA	9.456	9.456	100.0	8.361	8.361	100.0
<b>Gjithsej</b>	<b>166.686</b>	<b>84.206</b>	<b>50.5%</b>	<b>179.979</b>	<b>73.915</b>	<b>41.1%</b>

3.3.5. Dihet që në procesin e ngritjes së sigurisë në komunikacion, hapi fillestar është të krijohet analiza për gjendjen ekzistuese të komunikacionit rrugor. Analiza e tillë ndihmon në identifikimin e burimit të problemeve të sigurisë në komunikacion dhe për këtë është shumë e vlefshme dhe nevojshme kryerja e analizave mbi gjendjen e sigurisë në trafikun rrugor. Gjatë inspektimit është faktuar se DKRR/NJRKRR/NJKA kryejnë analiza për gjendjen e sigurisë në trafik, që përmbajnë informata për kushtet e rrugëve, shkaktarët e aksidenteve rrugore (numrin dhe pasojat), mungesën e sinjalizimit horizontal dhe vertikal, gjendjen e infrastrukturës rrugore, etj. Përveç analizimit të gjendjes së rrugëve, këto njësi në përgjithësi kanë identifikuar edhe disa nga pikat e zeza që mund të jenë vende potenciale të rrezikshme për aksidente. Me qëllim të rritjes së sigurisë në trafikun rrugor, DKRR nga të dhënat e njërive të trafikut dhe inspektimi i gjendjes së infrastrukturës rrugore vetëm gjatë vitit 2020 ka dërguar 40 raporte dhe analiza me rekomandime për institucionet, të cilat merren me sigurinë rrugore (Ministria e Infrastrukturës, komunat, etj.). IPK vlerëson përkushtimin e bërë nga njësitë e trafikut për analizat e kryera mbi sigurinë në trafik dhe të njëjtat i inkurajon të vazhdojnë në këtë mënyrë që me kohë të njoftojnë të gjitha institucionet relevante për pengesat e identifikuar, për të ndërmarrë veprimet parandaluese për eliminimin e tyre.

3.3.6. Në ngritjen e sigurisë në rrugë, njësitë e trafikut hartojnë plane operative në parandalimin e aksidenteve rrugore, si dhe marrin pjesë në zbatimin e urdhrave operativ. Në bazë të parimeve e rregullave të brendshme, njësitë e trafikut kanë detyrë të hartojnë plane mujore, periodike e vjetore. Përveç këtyre, ato realizojnë urdhrat operative të hartuara nga DKRR-ja dhe DRP-të, si dhe planin strategjik të hartuar nga niveli qendror. IPK është interesuar të njihet mbi angazhimet në hartimin e planeve operative dhe realizimin e tyre. Inspektimi ka gjetur se të gjitha NJRKRR/NJKA kanë prezantuar dëshmi për përpilimin e planeve të tilla dhe raportet pas operacionale të zbatimit të tyre. Sipas evidencave ka rënie të numrit të planeve operative për arsyet e njohura. Mirëpo, disa sosh kanë mbetur nën hije për shkak se pothuajse nga të gjitha njësitë është kërkuar t'i jepet prioritet angazhimit në zbatimin e masave kundër Covid 19. Por, pavarësisht kësaj, IPK inkurajon drejtuesit e njërive të trafikut që në vazhdimësi të praktikojnë hartimin dhe realizimin e planeve për siguri rrugore, duke vendosur edhe objektiva, të cilët janë të matshme dhe mund të realizohen në praktikë.

3.3.7. Edhe pse çdo njësi policore, përfshirë edhe NRKRR-të/NJKA janë angazhuar në zbatimin e urdhrave - planeve qeveritare për luftimin e Covid -19, nga këto të fundit nuk kanë munguar as fushatat vetëdijesuese për respektimin dhe zbatimin e rregullave në komunikacion rrugor. E gjithë kjo bëhet më qëllim të vetëdijësimit të pjesëmarrësve në komunikacion. Janë realizuar projekte konkrete për siguri në trafik, fushata mediale, ligjërata nëpër institucione arsimore, janë shpërndarë broshura, janë organizuar konferenca për siguri në trafik rrugor, janë lansuar spote televizive, etj. Nga të dhënat e marra dhe analizimi i raporteve të DKRR/NJKA/NJKRR është gjetur se në këtë pikë këto njësi janë mjaft aktive dhe zhvillojnë aktivitete me përmbajtje vetëdijesuese për ngritjen e sigurisë në komunikacionin rrugor dhe parandalimin e aksidenteve. Këto aktivitete vlerësohen pozitivisht dhe inkurajohen edhe më tutje DRKRR, NJRKRR-të, NJKA e akterët tjerë të përfshirë në proces, që të vazhdojnë me senzibilizimin qytetar drejt sigurimit të një ambienti më të sigurt.

3.3.8. Për rregullat e sjelljes së pjesëmarrësve në trafik, Ligji për Rregullat e Trafikut Rrugor ka paraparë disa masa që aplikohen për sigurinë në trafikun rrugor. Zyrtari policor, përveç shqiptimit të fletëparaqitjes për kundërvajtje në trafikun rrugor, ka të drejtë të shqiptojë masë mbrojtëse dhe pikë negative. Lidhur me këtë, IPK-ja gjatë inspektimit është interesuar për zbatimin në praktikë të këtyre masave nga ana e zyrtarëve policor, siç janë: aplikimi i procedurave lidhur me marrjen e përkohshme të patentë shoferëve dhe evidentimin e pikëve negative. Punën në fushën e kontrollit të trafikut, Policia e bazon në akte ligjore dhe procedura të brendshme, të cilat i japin kompetenca dhe përgjegjësi për të vepruar në raport me pjesëmarrësit në trafik. Këtu duhet përmendur përveç të tjerash, disa akte kryesore, si: Ligjin nr. 05/L-088 për Rregullat e Trafikut Rrugor, Udhëzimin Administrativ (MPB) nr. 15/2017 për Procedurën e Kundërvajtjes në Trafikun Rrugor, Udhëzimin Administrativ (MPB) nr. 07/2018 për Mbajtjen e Qasjen në Evidencën e të Dhënave për Aksidente në Trafik për Shoferë dhe Mjete. Me këto akte ligjore janë përcaktuar disa masa ndaj pjesëmarrësve në trafik, si: dhënia e gjobës, masat mbrojtëse, si dhe pikët negative, me qëllim të parandalimit dhe zvogëlimit të aksidenteve në trafik. Me ligj janë përcaktuar situatat kur jepen gjobat dhe lartësia e tyre ndaj kundërvajtësve në trafik, si dhe kur këto gjopa mund të jepen bashkë me masa mbrojtëse dhe pikë negative.

3.3.9. IPK në raportin<sup>7</sup> e mëhershëm ka raportuar lidhur me mënyrën dhe praktikimin e zbatimit të masës mbrojtëse nga ana e NJRKRR-ve/NJKA-së. Gjendja e gjetur është trajtuar dhe analizuar në atë raport<sup>8</sup> duke dhënë rekomandim për të rregulluar çështjen sidomos të marrjes së patentë shoferit si masë mbrojtëse. Me ligj janë paraparë situatat kur zyrtari policor ka të drejtë të marrë përkohësisht patentë shoferin si masë mbrojtëse<sup>9</sup>. Kjo situatë vazhdon të jetë e njëjtë dhe se zyrtarët policor konfiskojnë patentë shoferë në vendngjarje duke mos zbatuar rregullat për përjashtimet që kanë të bëjnë me marrjen e patentë shoferit në momentin kur kryhet kundërvajtja dhe në rastet të cilat i ka paraparë ligji<sup>10</sup>. Sipas rregullave ligjore, pikët negative dhe masa mbrojtëse e marrjes së patentë shoferit bëhet (përveç rasteve të përcaktuara me ligj kur patentë shoferi merret menjëherë) atëherë kur pala nuk parashtro kundërshtim në afat prej 8 ditëve dhe me vendim të plotfuqishëm të organeve kompetente (në rastet kur pala ka paraqitur kundërshtimin). Praktika e deritanishme e

<sup>7</sup> Raport i inspektimit mbi menaxhimin e patrullimeve dhe sigurisë në rrugë, nr. 3/2019.

<sup>8</sup> Raport i inspektimit mbi menaxhimin e patrullimeve dhe sigurisë në rrugë, nr. 3/2019 (Performanca policore në ngritjen e sigurisë rrugore, paragrafi 3.2.10).

<sup>9</sup> Ligji nr. 05/L-088, neni 248.

<sup>10</sup> Ligji nr. 05/L-088, neni 247 (Marrja e dokumentacionit për drejtim të mjetit), neni 248 (Pezullimi i dokumentacionit për drejtim të mjetit).

marrjes së patentë shoferit (përveç rasteve të cekura në ligj) është e gabuar dhe për këtë duhet që Policia të njoftojë pjesëtarët e saj për rastet se kur munden dhe si munden të marrin patentë shoferët në vendngjarje. IPK lidhur me këtë pikë, gjatë inspektimit dhe takimit me menaxherët për siguri në komunikacionin rrugor është njoftuar se janë në proces e sipër të ndryshimit të udhëzimeve administrative ku do të rregullohet qartë çështja e marrjes së patentë shoferëve. Mirëpo sipas këtyre të fundit, kjo nuk ka mundur të përfundohet për shkak të angazhimeve shtesë dhe rrethanave që tashmë dihen për luftimin e Covid-19. IPK vlerëson këto angazhime për harmonizimin e rregullave ligjore për sigurinë në komunikacionin rrugor duke marrë për bazë praktikën e deritanishme nga terreni, të cilat tregojnë se sa ka qenë efikase marrja e patentë shoferëve si masë mbrojtëse. Mirëpo, sa i përket ligjeve të tanishme në fuqi dhe deri sa nuk ka ndonjë ndryshim nga praktika e marrjes së patentë shoferëve, IPK qëndron prapa rekomandimit të dhënë në raportin e saj për sigurinë në komunikacionin rrugor.

#### **Rekomandimi nr. 4**

*IPK-ja u rekomandon të gjitha njësitë të trafikut rrugor (NJRKRR dhe NJKA) që të zbatojnë rregullat ligjore dhe aplikimin e tyre lidhur me konfiskimin e patentë shoferëve të kundërvajtësve në komunikacion, duke u bazuar në Ligjin për Rregullat e Trafikut Rrugor.*

3.3.10. “Policia e Kosovës mbanë evidencën e shoferëve, në bazën e të dhënave përkatëse, për shqiptim të masës mbrojtëse, për pikët negative dhe për aksidentet e trafikut. Evidenca mbahet në kopje fizike dhe në formë elektronike”<sup>11</sup>. Me rastin e shqiptimit të gjobës ndaj kundërvajtësit në trafik, që përcillet me pikë negative, me masë mbrojtëse, apo me të dy masat njëkohësisht, zyrtarët policor janë të obliguar që këto masa t’i evidentojnë dhe regjistrojnë në bazën e të dhënave. Në NJRKRR/NJKA funksionon sistemi informativ i bazës së të dhënave i njohur si Sistemi Informativ i Policisë së Kosovës (SIPK), në të cilin futen të dhënat e cekura më lartë dhe të dhënat lidhur me veprat penale në komunikacionin rrugor. SIPK-u funksionon mirë dhe në të mund të futen të dhënat personale mbi kundërvajtësin, gjobën, pagesën ose jo të gjobës, masa mbrojtëse dhe pikët negative. Kjo bazë e të dhënave është e ndërtuar në atë mënyrë që të dhënat për një person, të futura në një njësi të komunikacionit rrugor, mund të shihen edhe tek njësitë tjera, gjë që ndihmon që të gjitha këto të kenë informata lidhur me ndonjë person nëse i është dhënë ndonjë masë, pikë negative, apo ka bërë shkelje të rregullave në trafik (aksident). Të dhënat që i procedon një NJRKRR në SIPK, nuk mund të ndryshohen nga një njësi tjetër. Gjatë inspektimit në NJRKRR/NJKA, IPK-ja është interesuar të njihet me funksionimin e Sistemit dhe procedurën për futjen e të dhënave siç parashihet me rregullore. Zyrtarët policor të caktuar për këtë punë, pothuajse në të gjitha njësitë e trafikut, me të arritur kundërvajtja, me të cilën është shqiptuar gjoba, masa mbrojtëse, apo edhe pikët negative, fillojnë që të procedojnë të dhënat në SIPK. Sipas legjislacionit në fuqi, të dhënat lidhur me kundërvajtësin ndaj të cilit ka pikë negative, apo edhe masë mbrojtëse, duhet proceduar në data bazë në një afat të caktuar: a) nëse brenda 8 ditëve, nga data e shqiptimit të kundërvajtjes, nuk ushtrohet kundërshtim; b) me vendim të plotfuqishëm të organeve kompetente<sup>12</sup>. IPK si edhe në inspektimin e kaluar ka gjetur se tek NJRKRR/NJKA, zyrtarët në data bazë të SIPK-ut zakonisht i fusin të dhënat e kundërvajtësve duke mos pritur afatin e përcaktuar, duke rënë ndesh me Udhëzimin në fuqi dhe të drejtën e respektimit të afateve për parashtrimin e kundërshtimit. Kjo çështje sikurse edhe tek masa mbrojtëse e marrjes së patentë shoferëve duhet të ndryshohet dhe të

<sup>11</sup> UA nr. 15/2017, neni 27 dhe UA (MPB) nr. 07/2018, neni 5.

<sup>12</sup> Udhëzimi Administrativ nr. 15/2017, neni 17.

rregullohet me ligj, në mënyrë që të dihet saktë se kur është afati kohor për të futur të dhënat në SIPK. Në të kundërtën, derisa janë ende në fuqi këto rregulla ligjore, vlen rekomandimi i dhënë në raportin e kaluar për futjen e të dhënave në SIPK. Ndërsa, sa i përket fshirjes së pikëve negative pas kalimit të afatit të paraparë, SIPK-u mundëson fshirjen e pikëve negative pas kalimit të afatit për fshirjen e tyre.

**Rekomandimi nr. 5**

*IPK-ja u rekomandon edhe njëherë njësisive të trafikut rrugor që të zbatojnë rekomandimin nr. 5 të dhënë në Raportin e inspektimit nr. 03/2019 - Menaxhimi i patrullimeve dhe sigurisë në rrugë, lidhur me zbatimin e afateve ligjore për futjen e të dhënave në SIPK.*

3.3.11. Përveç në mënyrë elektronike, siç u cekë më lartë, të dhënat duhet të ruhen edhe në mënyrë fizike. Se çka duhet të përmbajë evidenca për kundërvajtjet në fushën e sigurisë rrugore, kjo është përcaktuar me nenin 22 të Udhëzimit Administrativ nr. 15/2017. Të dhënat e kërkuara për mbajtjen e evidencës sipas këtij Udhëzimi janë të inkuorporuara në sistemin elektronik. Mirëpo, mbajtja e evidencave në formë fizike për kundërvajtjet në trafik nuk është në nivelin e duhur. Zakonisht evidenca fizike përmban gjobën ndaj kundërvajtësit me pikët negative, masën mbrojtëse (marrja e patentë shoferit), që shqiptohen ndaj shoferit të automjetit në momentin e kryerjes së kundërvajtjes. Mbajtja e evidencës kërkon që të ketë dhe shënime tjera lidhur me kundërvajtjen, por këto të dhëna i mungojnë evidencës fizike në secilën njësi. Meqenëse, SIPK ka të dhëna të mjaftueshme dhe në mënyrë që të lehtësohet procedura për evidentimin e të dhënave në formë fizike, do të ishte mirë që njësitë e trafikut, të dhënat për secilin kundërvajtës që janë proceduar në SIPK, të shtypen dhe t'i bashkëngjiten secilës fletë të kundërvajtjes që ka pikë negative dhe masa mbrojtëse. Kjo do ta lehtësoj punën e zyrtarëve policor, si dhe do të jetë dëshmi nëse ka ndonjë parregullsi në Sistem.

3.3.12. Duhet cekur një dukuri që është hasur gjatë kontrollimit të tiketave të shqiptuara me masë mbrojtëse- marrjen e patentë shoferit. Është hasur në disa raste apo dukuri, që rezultojnë të jenë jo të mira dhe të cilat në të ardhmen nuk duhet përsëritur. Ka dalë se në vend të masës mbrojtëse që shqiptohet dhe që rezulton me marrje të patentë shoferit, në vend të tij janë marrë dokumente tjera. Me rastin e shqiptimit të tiketës nr. SHQ5A0001718546V me masë mbrojtëse 6 muaj, në vend të patent shoferit, kundërvajtësit i është ndalë certifikata e regjistrimit të automjetit, e cila figuron në emër të personit tjetër (ngasësi i ndaluar është vërtetuar që posedon patentë shofer valid). Me rastin e shqiptimit të tiketës nr. SHQ5A0001700931O me masë mbrojtëse tre (3) muaj, në vend të patentë shoferit, ngasësit i është ndaluar certifikata e regjistrimit të mjetit, e cila figuron në emër të personit tjetër dhe e njëjta më vonë është liruar (ngasësi i ndaluar është vërtetuar që posedon patentë shofer valid). Me rastin e shqiptimit të tiketës nr. SHQ5A00017696770 me masë mbrojtëse tre (3) muaj, kundërvajtësi posedon patentë shofer të vlefshëm, i është ndalë letërnjoftimi që më vonë i është kthyer, pa u zbatuar masa mbrojtëse e marrjes së patentë shoferit. Me rastin e shqiptimit të tiketës nr. SHQ5A0001700933S me masë mbrojtëse tre (3) muaj, ngasësit i merret patentë shoferi me afat të skaduar, ndërkohë që i njëjti ka patentë shofer të vlefshëm që nga 28.10.2019. Me rastin e shqiptimit të tiketës nr. SHQ5A0001754937E me masë mbrojtëse 12 muaj, ngasësit i ndalet certifikata e regjistrimit të automjetit dhe pas 2 ditëve i lirohet pronarit të automjetit, ndërsa ngasësi i ndaluar për kundërvajtje që nga viti 2015 ka nxjerrë tre (3) patentë shoferë të vlefshëm. Me rastin e shqiptimit të tiketës nr. SHQ5A0001722119O me masë mbrojtëse 3 muaj, kundërvajtësi posedon patentë shofer të vlefshëm, por i ndalet certifikata e regjistrimit të automjetit në emër të një personi tjetër. Me rastin e shqiptimit të tiketës nr. SHQ5A0001159489W me masë mbrojtëse tre (3) muaj,



kundërvajtësit i ndalet pasaporta si masë mbrojtëse. Me rastin e shqiptimit të tiketës nr. SHQ5A0 001222066U me tre (3) muaj masë mbrojtëse, kundërvajtësit i ndalet letërnjoftimi, ndërsa është vërtetuar se i njëjti posedon patentë shofer të vlefshëm. Këto praktika bien ndesh me Udhëzimin<sup>13</sup> për zbatimin e masës mbrojtëse të marrjes së patentë shoferit e jo dokumenteve tjera, ngase masa mbrojtëse zbatohet drejtpërdrejt ndaj personit që është përgjegjës dhe ka kryer shkelje në trafikun. Menaxherët e njësive të trafikut kanë detyrë e përgjegjësi që të bëjnë kontrolle të rrepta dhe të shohin se sa dhe si po zbatohet masa mbrojtëse e në raste si këto, të kërkojnë përgjegjësi nga zyrtarët policor.

**Rekomandimi nr. 6**

*IPK-ja u rekomandon të gjitha njësive të trafikut që të zbatojnë rregullat ligjore dhe aplikimin e tyre lidhur me marrjen e patentë shoferëve si masë mbrojtëse të kundërvajtësve, por jo edhe dokumente tjera. Po ashtu, menaxherët e këtyre njësive të ushtrojnë kontrolle të rrepta lidhur me zbatimin e masave mbrojtëse dhe të kërkojnë përgjegjësi nga zyrtarët policor që japin masa mbrojtëse.*

3.3.13. Një mundësi e mirë e njësive të trafikut për të evituar dyshimet lidhur me kundërvajtësit, të cilët nuk prezantojnë patentë shoferët është që në makina policore të instalohet një aplikacion elektronik që mundëson verifikimin e kundërvajtësve lidhur me posedimin e patën shoferëve dhe pikët negative. Meqenëse Policia ka instaluar data bazën e SIPK në të gjitha njësitë policore dhe funksionimi i saj është stabil në aspektin teknologjik, atëherë duhet të gjendet një opsion që të integrohet data baza elektronike në makinat policore, duke mundësuar që të shihet përmes saj nëse pala ka ose jo patentë shofer. Kjo do të lehtësoj në masë të madhe punën e patrullave në terren dhe do të kursej kohën e tyre për marrjen e informatave konkrete lidhur me kundërvajtësit. Policia duhet të marrë në konsideratë këtë çështje dhe në bashkëpunim me Agjencinë e Regjistrimit Civil (ARC-Divizionin për Patentë Shofer) të bëj një analizë nëse është e mundur të zbatohet nga aspekti teknologjik. Gjatë inspektimit është kontaktuar ARC lidhur me këtë çështje dhe IPK është njoftuar se ekziston aplikacion i tillë që mundet të integrohet në makina policore përmes pajisjeve adekuate, për të mundësuar verifikimin e dokumenteve të kundërvajtësve nga vendngjarja.

**Rekomandimi nr. 7**

*IPK-ja u rekomandon Drejtorëve Rajonal dhe Udhëheqësit të Divizionit të Komunikacionit Rrugor, që në bashkëpunim dhe koordinim me Udhëheqësin e Departamentit të Shërbimeve Mbështetëse (Drejtorinë për Teknologji Informative dhe Komunikim) të shqyrtojnë mundësitë teknike dhe buxhetore për të funksionalizuar aplikacionin e integruar në makina policore, që ndërlihet me të dhënat e SIPK-ut, në mënyrë që njësitë e trafikut të mund të kryejnë verifikimet e nevojshme nga vendi i ngjarjes mbi kundërvajtësit në trafik.*

3.3.14. Pas hyrjes në plotfuqishmëri të masës mbrojtëse (marrja e patentë shoferit), Policia sipas rregullave duhet ta ftoj palën zyrtarisht që ta dorëzoj patentë shoferin dhe këtë dokument ka për detyrë ta dorëzoj të organet kompetente apo komunën ku është lëshuar patentë shoferi. Pas kësaj procedure evidentohen masa mbrojtëse dhe pikët negative, ndërsa “Pala pas përfundimit të masës mbrojtëse, dokumentin e tërheq në organin kompetent ku iu është dorëzuar dokumenti i tij”<sup>14</sup>. Në

<sup>13</sup> UA nr. 15/2017, neni 9 (Ndalimi i drejtimit të automjetit).

<sup>14</sup> UA nr. 15/2017, neni 19 (Pranim/dorëzimi i patentë shoferit).

bazë të këtij parimi del që Policia nuk ka të drejtë të mbajë patentë shoferët në njësitë e veta, por duhet t'i dorëzojë tek organi shtetëror që i lëshon ato. Gjendja e tillë e hasur gjatë inspektimit vë në pah se praktika e tillë është vlerësuar më e përshtatshme dhe më efikase, ngase ka eliminuar shumë procedura dhe njëkohësisht nuk humbet kohë dhe personel për dorëzimin e tyre në çdo njësi ku lëshohen patentë shoferët. Duhet bërë përpjekje që praktika e tillë që sipas drejtuesve të njërive të trafikut është treguar më efikase (edhe pse me Udhëzim thuhet ndryshe), të shqyrtohet dhe të rregullohet normativisht.

3.3.15. Detyrë e ekipit inspektues ka qenë edhe vlerësimi i kontrollimit të tahografëve për mjetet që janë të pajisura me këtë pajisje dhe lëshimi i vërtetimit përkatës kur lexohet ai. Tahografi është pajisje regjistruese që shënon të dhëna rreth orëve të udhëtimit e pushimit, kilometrat e përshkruara dhe shpejtësinë e zhvilluar në njësinë e kohës. Tahografët luajnë rol me rëndësi në sigurinë rrugore, ngase me anë të tyre dihet saktë për tejkalmimet që mund të kenë bërë ngasësit, qoftë për respektimin e kohës së duhur për pushim, qoftë për tejkalmim të shpejtësisë që i lejohet automjetit, apo veprimeve tjera të ndaluara me ligj. Mjetet që duhet të kenë tahograf sipas ligjit janë mjetet e transportit të ngarkesës dhe të udhëtarëve me masën më të madhe të lejuar mbi 5.000 kg. Sipas rregullave ligjore në fuqi, ngasja ditore nuk duhet të tejkalojë nëntë (9) orë, maksimalisht dhjetë (10) orë, por jo më shumë se dy herë gjatë javës. Gjithashtu, pas ngasjes prej katër orë e gjysmë, duhet marrë pauzë të pandërprerë prej 45 minutash<sup>15</sup>. Të gjitha këto veprime dhe të tjera, mund të përcillen përmes leximit të tahografit, që mundëson të verifikohet se sa janë përfillur rregullat e cekura më lartë nga ana e shoferëve. Inspektimi vë në pah dy gjetje sa i përket tahografit. **E para:** zyrtarët policor që kontrollojnë tahografët mund të lexojnë vetëm tahografët analog e jo edhe ata digjital, ndërsa pas leximit vazhdojnë që të mos lëshojnë vërtetimin mbi leximin e tahografit. Sa i përket leximit të tahografëve, zyrtarët policor që bëjnë kontrollimin e tyre duhet që të verifikojnë të dhënat dhe pas kësaj janë të obliguar që të lëshojnë vërtetimin e paraparë për lexim të tahografit. **E dyta:** shumica e mjeteve të reja posedojnë tahografë digjital që mund të kontrollohen vetëm me pajisje përkatëse. Zyrtarët policor nuk mund të lexojnë tahografët e tillë në mungesë të pajisjes adekuate dhe nevojitet trajnim shtesë për të përdorur këtë pajisje. Këto gjetje janë hasur dhe gjatë inspektimit të kaluar, ku edhe është dhënë rekomandim, i cili vazhdon të qëndrojë edhe më tej.

#### **Rekomandimi nr. 8**

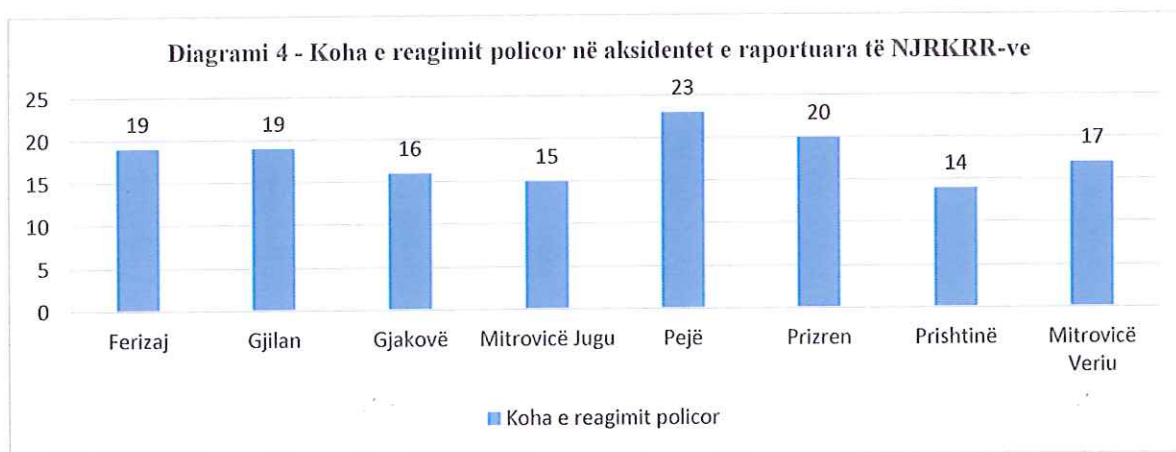
*IPK-ja u rekomandon zyrtarëve policor që rregullojnë dhe kujdesen për komunikacionin rrugor që pas leximit të tahografit të lëshojnë vërtetim, me të cilin dëshmohet se është kontrolluar dhe lexuar tahografi sipas rregullave ligjore, si dhe të furnizojë njësitë përkatëse për rregullimin e trafikut rrugor me pajisje adekuate për leximin e tahografëve digjital.*

### **3.4. Reagimi policor dhe trajtimi i aksidenteve të trafikut**

3.4.1. IPK është interesuar të njihet me mënyrën si reagohe në vendin e ndodhjes së aksidenteve dhe se cila është koha që përshkohet nga momenti i raportimit deri tek arritja e ekepeve në vendin e ndodhjes së tyre. Lidhur me këtë, inspektorët kanë siguruar 150 mostra nga njësitë e trafikut mbi kohën e reagimit në rastet kur janë realizuar thirrje në qendrat komunikuese operative (Ferizaj - 20 mostra, Gjilan- 20, Gjakovë - 15, Mitrovicë Jugu - 20, Pejë - 15, Prizren - 20, Prishtinë - 20 dhe Mitrovicë Veriu - 20). Policia përpiqet që raportimeve të qytetarëve t'iu përgjigjet në kohën sa më

<sup>15</sup> Ligji nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor, nenet 56 dhe 57.

të shpejt, por kjo varet dhe nga ngarkesa e ekipeve me raste që mund të jenë raportuar njëkohësisht. Koha e reagimit policor sipas Udhëzuesit për zbatimin e monitorimin e programit të besueshmërisë së publikut, llogaritet nga pranimi i informatës nga qendra operative komunikuese/mbikëqyrësi apo Policia në ndonjërin nga format e komunikimit, dhënia e informatës te patrulla apo njësia që ngarkohet, nisja e patrullës së ngarkuar deri te arritja në vendngjarje. Koha mesatare e reagimit në vendngjarje për zonat urbane është llogaritur të jetë maksimum 15 minuta, ndërsa për zonën rurale maksimum 30 minuta, varësisht nga lokacioni ku ndodhë rasti, me përjashtime eventuale në disa zona të thella malore dhe në kushte të papërshtatshme atmosferike.<sup>16</sup> Siç u potencua edhe më lartë, IPK-ja ka bërë matje vetëm nga mostrat e reagimit të njësive të trafikut dhe zakonisht parametrat sipas PSO-së mbi kohën e reagimit policor nuk mund të jenë adekuat për të matur kohën e reagimit edhe të ekipeve të trafikut rrugor. Por sidoqoftë, për të pasur një pikë referuese, nga matjet e bëra në rastet e raportuara në nivel të njësive të trafikut, koha e reagimit të njësive policore në rastet e aksidenteve del të jetë rreth 18 minuta. Katër (4) nga tetë (8) njësi të trafikut kanë pasur reagim më të shpejtë të ekipeve kujdestare në vendngjarje krahasuar me mesataren e përgjithshme prej 18 minutave (Prishtinë - 14 minuta, Mitrovicë Jugu - 15, Gjakovë - 16, Mitrovicë Veriu - 17). Njësitë tjera të trafikut kanë pasur një kohë reagimit paksa më të gjatë. IPK çmon angazhimet në reagimin policor në përgjigje të raportimeve për aksidente, duke nxitur që në të ardhmen ky reagim të jetë në kohën e nevojshme. IPK-ja nga mostrimi i rasteve ka vërejtur se jo në të gjitha rastet e daljes në vend ngjarje jepet informata kthyesë nga ekipet reaguese mbi arrijten në lokacionet ku ndodhin aksidentet dhe kjo ka vështirësuar nxjerrjen e kohës së reagimit në një varg rastesh. Dobësi të tilla janë hasur në shumicën e njësive të trafikut rrugor, në përjashtim të NJRKRR Gjilan dhe Mitrovicë Veriu. IPK-ja ka hasur në praktika të mira siç është rasti me NJRKRR Mitrovicë Jugu që në baza periodike matet koha e reagimit policor në nivel të njësisë, andaj IPK nxitë edhe njësitë tjera që të punojnë në këtë drejtim, me çka do të përmirësonin vazhdimisht performancën lidhur me reagimin.



#### **Rekomandimi nr. 9**

*IPK-ja u rekomandon drejtuesve të njësive të trafikut rrugor dhe mbikëqyrësve të ndërrimeve që të ushtrojnë mbikëqyrje të vazhdueshme mbi vartësit, që të shtyjnë ata që me rastin e reagimit në lokacionin e aksidenteve, të kthejnë informacion për qendrat operative komunikuese lidhur me kohën e arrijtes, për të evidentuar më pas informacionin e tillë në logun e ngjarjeve ditore.*

<sup>16</sup> Departamenti për Operacione, PSO - Koha e reagimit policor, ref. DDO-04/085/2018, datë 07.09.2018.

3.4.2. Zyrtarët policor të njësisë të trafikut rrugor në ngritjen e sigurisë rrugore, përveç shqiptimit të masave pro aktive (kundërvajtjet, masat mbrojtëse, pikët negative), kanë detyrë të merren edhe me aksidentet që ndodhin në trafik, me çrast ekzaminojnë vendin e ngjarjes dhe hetojnë shkaqet e aksidenteve të ndodhura. Rezultatet e punës policore në hetimin e aksidenteve rrugore vihen në pah në dosjet e rasteve, brenda të cilave përshkruhen veprimet policore gjatë ecurisë hetimore për zbardhjen e aksidenteve. Me qëllim të verifikimit të përmbushjeve të parimeve ligjore gjatë hetimit të rasteve të aksidenteve, janë kontrolluar 178 dosje të rasteve të përfunduara për vitet 2019/2020. Lidhur me këtë, janë vendosur disa standarde që janë marrë nga ligji, udhëzimet dhe procedurat e brendshme, me anë të së cilave punon Policia në hetimin e aksidenteve. Ndër të tjerash, IPK-ja ka analizuar këto dosje për përmbajtjen e tyre dhe formularët e përfshirë në to (raportin e policit në vendngjarje, skicën e vendit të ngjarjes dhe fotografimin, deklaratat e pjesëmarrësve në aksident, përdorimin e alkootestit dhe kallëzimin penal. Këto veprime si pjesë e dosjeve nuk nënkupton kufizimin vetëm në to, ngase hetuesit e aksidenteve mund të ndërmarrin dhe veprime tjera varësisht prej rasteve dhe kërkesave që mund të lëshojnë organet e drejtësisë. Mirëpo, IPK-ja ka marrë për analizë këto veprime, pa të cilat nuk mund të konsiderohet complete një dosje e hetuar e aksidentit.

3.4.3. Lidhur me Raportin e policit në vendngjarje, sipas rregullave ligjore, “Policia e ka për detyrë që të dalë në vendin e ngjarjes me aksident të trafikut dhe pavarësisht prej dëmit dhe lëndimeve të shkaktuara, zyrtari policor është i obliguar të bëjë raport mbi aksidentin”<sup>17</sup>. Nga gjithsej 178 raste të mostruara, ka rezultuar se këtë kriter ligjor NJRKRR/NJKA e kanë përmbushur në 142 dosje, kurse 36 dosje tjera nuk kanë pasur raportin e vendngjarjes. Ky raport është i domosdoshëm e me rëndësi, ngase në të mblidhen të gjitha informatat relevante, të cilat do të ndihmojnë në ndërtimin e rastit dhe formulimin final të tij në mënyrë sa më të lehtë dhe objektive, që rezultojnë me kallëzim penal. Mos përmbushja e këtij kriteri ndikon që dosja të mos kompletohet në tërësi dhe të ketë mungesë të informatave me rëndësi për ndriçimin e rastit në tërësi (dëshmitarët, kushtet atmosferike në momentin e aksidentit, pajisjet për alkootest, etj.). Andaj, është e domosdoshme që menaxherët e NJRKRR/NJKA të ngrisin nivelin e kontrollit të raporteve të përpiluara në vendin e ngjarjes dhe të angazhohen në drejtim të respektimit të këtij parimi ligjor në raport me zyrtarët që merren me hetimin e rasteve të aksidenteve. IPK edhe në vitin 2019 ka rekomanduar ushtrimin e një kontrolli adekuat, drejt eliminimit të kësaj mangësie dhe struktura e inspektuar policore është zotuar se do të udhëzojë njësitë e trafikut që të përmbushin menjëherë rekomandimin.

#### **Rekomandimi nr. 10**

*IPK-ja u rekomandon edhe njëherë udhëheqësve të njësisë të trafikut rrugor që të ushtrorojnë kontroll të dosjeve të aksidenteve, në mënyrë që ato të jenë të plota dhe të përmbajnë dokumentet e nevojshëm, përfshirë dhe raportin e policit në vendngjarje, për t'i kontribuar profesionalizmit, performancës dhe efikasitetit në zbardhjen e rrethanave të aksidenteve.*

3.4.4. Skicimi i vendit të ngjarjes, gjithashtu paraqet element të rëndësishëm në kompletimin e dosjes së rastit. Skica paraqet ilustrimin grafik të situatës në vendin e ngjarjes, në të cilën janë skicuar të gjitha elementet me dimensione të kuotuar si rezultat i matjeve dhe si rregull ato bëhen në vendin ku ka ndodhur aksidenti i trafikut. Nga kontrolli i dosjeve të mostruara, del se jo të gjitha e kanë përmbushur këtë kriter, ngase 26 nga 178 dosje nuk e kanë pasur skicën e vendit të ngjarjes. Skicimi i vendngjarjes së aksidenteve është i domosdoshëm dhe kjo tregon se ka neglizhencë në

<sup>17</sup> Ligji nr. 05/L-088, neni 217 (Detyrimet e policit në vendngjarjen e aksidentit).

këtë drejtim, ngase çdo rast duhet patjetër ta ketë atë. Gjithashtu lidhur me këtë çështje, inspektimi ka gjetur se njësitë e trafikut përdorin dy programe kompjuterike për skicimin e vendit të ngjarjes: easy street dhe vision program. I pari është program, i cili nuk duhet aplikuar meqë nuk është i licencuar për përdorim. Ndërsa, i dyti është i licencuar për përdorim, ngase është pjesë e pakos së Microsoft që përdoret nga Qeveria e Republikës së Kosovës e kuptohet që edhe Policia është shfrytëzuese e këtij aplikacioni. Të gjitha njësitë që nuk përdorin programin e licencuar për skicim duhet që në bashkëpunim me Drejtorinë e Teknologjisë Informative dhe Komunikimit (DTIK) të instalojnë këtë program, që të jetë i standardit të njëjtë për të gjitha njësitë e trafikut rrugor.

#### **Rekomandimi nr. 11**

*IPK-ja u rekomandon Drejtorëve Rajonal, Udhëheqësit të Divizionit të Komunikacionit Rrugor dhe atyre të njërive të trafikut rrugor që në koordinim me Drejtorinë për Teknologji Informative dhe Komunikim, të instalojnë dhe vejnë në përdorim programin e licencuar për skicimin e vendngjarjes, në mënyrë që të vendoset standardi i njëjtë për të gjitha njësitë e trafikut rrugor.*

3.4.5. Deklaratat e personave të përfshirë në raste të aksidenteve paraqesin prova të rëndësishme dhe si të tilla shërbejnë në të gjitha fazat e shqyrtimit për zbardhjen e shkaqeve që kanë dërguar deri te aksidenti i trafikut. Ato paraqesin hallkë të pandashme në mes të gjendjes së ndodhur gjatë aksidentit, provave të siguruara dhe zbulimin e faktorëve që kanë ndikuar deri te aksidenti. Edhe pse dosjet e mostruara të rasteve të aksidenteve të trajtuara kanë të bashkëngjitura deklaratat (të viktimës/dëshmitarit, të të dyshuarit), deklaratat kanë mangësi në aspekt përmbajtësor të përpilimit të tyre, dosjet nuk kanë përfshirje të mjaftueshme të deklaratave edhe të pjesëmarrësve tjerë të këtyre ngjarjeve (udhëtarët, dëshmitarët), si dhe formularët e përdorur të marrjes së deklaratave të pjesëmarrësve nuk janë të unifikuar në të gjitha njësitë e trafikut. Në shumicën e rasteve, zyrtarët policor praktikojnë marrjen e deklaratave vetëm nga shoferët e përfshirë, duke mos u marrë edhe me personat tjerë në automjete dhe dëshmitarët e mundshëm në vendin e aksidentit. Përveç kësaj, zakonisht deklaratat janë në vetën e parë në formë rrëfimi nga personat e përfshirë në aksident dhe ka mungesë të theksuar të pyetjeve që duhet t’iu parashtrihen atyre. Kjo praktikë e marrjes së deklaratave është hasur në shumicën e dosjeve. Në dy njësi të trafikut rrugor ka tendenca pozitive në drejtim të përdorimit të pyetjeve gjatë deklaratave (Pejë e Mitrovicë Veriu). Në aspektin teknik, formularët e deklaratave jo vetëm në mes njërive, por edhe brenda vetë njërive nuk janë unik (p.sh, formulari i deklarimit të të dyshuarit në të njëjtën njësi përdoret në dy dokumente të ndryshme, si: “Deklarata” dhe “Procesverbal mbi intervistimin e të dyshuarit”). Gjithë këto dobësi ndikojnë në faktimin e shkaqeve të aksidentit dhe dhënien e vendimit të drejtë apo objektiv në fazat e mëtejme të procedimit të rastit në organe gjyqësore. Drejtuesit e njërive të trafikut rrugor duhet të ushtrtojnë kontroll më të shpeshtë dhe më strikt lidhur me kompletimin e dosjes së aksidentit me deklaratat e pjesëmarrësve në aksident, si dhe identifikimin dhe evidentimin e personave tjerë të mundshëm të ndodhur gjatë aksidentit. Ligji, gjithashtu thekson që edhe nëse në vendin e aksidentit ka dëme të vogla materiale, mjaftojnë deklaratat e dëshmitarëve dhe shoferëve<sup>18</sup>. Gjendja e konstatuar para dy viteve nuk ka ndryshuar as në këtë inspektim të radhës edhe pse ka pasur një rekomandim, i cili nuk është përmbushur.

<sup>18</sup> Ligji nr. 05/L-088, neni 217, paragrafi 4.

**Rekomandimi nr. 12**

*IPK-ja u rekomandon edhe njëherë mbikëqyrësve të njësive të trafikut rrugor që të ushtrojnë mbikëqyrje më rigorozë ndaj vartësve të tyre, në mënyrë që të shtojnë numrin e deklaratave, duke i përfshirë edhe ato të pjesëmarrësve të tjerë në aksidente dhe dëshmitarëve, që të përdorin formularët standard të deklaratave dhe të ofrojnë përmbajtje më cilësore të tyre, në mënyrë që ato të mund të shërbejnë si prova të përshtatshme në procedurë.*

3.4.6. Aksidentet përveç që shkaktojnë dëme të konsiderueshme materiale, shpesh përcillen me pasoja fatale për pjesëmarrësit, gjë e cila është sfidë jo vetëm tek ne, por në tërë botën. Alkooli është ndër kontribuuesit e këtyre pasojave. Përcaktimi i pranisë së alkoolit tek pjesëmarrësit në komunikacion është një masë parandaluese e përcaktuar me ligj, sipas të cilit, "Prania e alkoolit në gjak përcaktohet me analizat e gjakut dhe të urinës, me matjen e sasisë së alkoolit në litër, me kontroll mjekësor dhe me metoda e aparate tjera<sup>19</sup>". Lidhur me këtë, IPK-ja gjatë kontrollimit të dosjeve të rasteve ka gjetur se standardi i aplikimit të alkootestit është duke u respektuar në nivel të ulët. Nga 178 dosje të mostruara, vetëm 33 prej tyre kanë dëshmi se në rastet përkatëse është kryer procedura e testimit. Është shqetësues sidomos mosaplikimi i matjes së alkoolit tek personat e përfshirë në aksidente me viktima dhe dëme të konsiderueshme materiale (në NJRKRR Prishtinë, nga 6 raste me fatalitet është gjetur se në asnjë prej tyre nuk është bërë matja e alkoolit). Bazuar në këtë, përgjithësisht konstatojmë se aplikimi i matjes së alkoolit me aparate përkatëse nga zyrtarët policor është tejte i ulët. Kjo është rezultat i neglizhencës dhe për këtë duhet që zyrtarët policor të vetëdijesohen për aplikimin e alkootestit në raste të aksidenteve dhe të vërtetojnë për praninë ose jo të alkoolit. Çështja e vërtetësisë së alkoolit nuk përcaktohet me hamendje e aq më pak me konstatime pa u mbështetur në metoda dhe aparate gjegjëse siç ka përcaktuar edhe ligji. Hetuesve assesi nuk iu lejohej të supozojnë, ata duhet të vërtetojnë rrethanat e aksidentit, kurse praninë e alkoolit në gjak te pjesëmarrësit ta masin dhe nëse është e nevojshme, kanë të drejtë ta dërgojnë dhe në institucione shëndetësore për verifikim më të hollësishëm. NJRKRR/NJKA duhet që në rastet e aksidenteve të fillojnë të përdorin aparatet përkatëse për matjen e alkoolit. IPK dhe më parë ka rekomanduar përdorimin e këtyre pajisjeve, mirëpo ato ende nuk përdoren siç kërkohet me ligj. Struktura e inspektuar policore në vitin 2019 është zotuar se menjëherë do të ndërmerre veprimet e nevojshme në adresimin e rekomandimit.

**Rekomandimi nr. 13**

*IPK-ja u rekomandon edhe njëherë zyrtarëve policor të njësive të trafikut rrugor, që të përdorin pajisjet për matjen e pranisë së alkoolit në rastet e aksidenteve, kurse mbikëqyrësve iu rekomandon aplikimin e kontrolleve të dosjeve mbi përdorimin e alkootesteve.*

3.4.7. Në aspektin proceduralo - penal theksohet që "Policia përpilon kallëzim penal, në të cilin paraqiten provat e zbuluara në procesin e mbledhjes së të dhënave dhe dorëzohet 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"<sup>20</sup>. Kallëzimi penal paraqet aktin pas procesit të hetimit dhe rrethanave që kanë dërguar deri te aksidenti, duke marrë për bazë elementet e cekura më lartë. Një kallëzim i mirë penal bazohet në prova të mbledhura dhe dokumentimin e tyre me fakte, në të

<sup>19</sup> Ligji Nr. 05/L-088, neni 234, paragrafi 1.

<sup>20</sup> Kodi Nr. 04/L-123 i Procedurës Penale.

kundërtën mund të rezultojë me hedhje të rastit dhe mos ndriçim të tij. Dosjet e mostruara të gjitha kanë kallëzim penal, mirëpo përmbajtja e tyre nganjëherë lë shumë për të dëshiruar. Përmbajtja e pikave që u shtjelluan në paragrafët më lartë tregojnë rezultatin e kallëzimeve penale. Kallëzimet penale duhet të jenë më përmbajtësore në aspektin e dokumentimit të fakteve, nuk duhet shkuar me supozime dhe duhet të mblidhen sa më shumë dëshmi dhe deklarata të dëshmitarëve për të ardhur deri te një konstatim i saktë dhe kallëzim penal i mirëfilltë. Në përgjithësi iu mungojnë disa elemente që duhet patjetër në të ardhmen të korrigjohen.

**Rekomandimi nr. 14**

*IPK-ja u rekomandon udhëheqësve të njësisë të trafikut, që të ushtrojnë një kontroll të shtuar mbi hetuesit e rasteve të aksidenteve, në drejtim të ngritjes së cilësisë së kallëzimeve penale, nga aspekti përmbajtësor dhe drejtshkrimor.*

3.4.8. Ligji për Trafikun Rrugor ka paraparë dhe disa veprime tjera që duhet t'i ndërmarë Policia në vendin e aksidentit sidomos kur ato rezultojnë me fatalitet. "Nëse në aksident trafiku ka të vdekur, polici i cili e bën ekzaminimin në vendngjarjen e aksidentit, do të caktojë që shoferët-pjesëmarrës të drejtpërdrejtë në aksident, t'i japin gjakun dhe urinën, në mënyrë që të konstatohet se a kanë në organizëm alkool, droga apo barna që ndikojnë në aftësitë psikofizike, kurse për pjesëmarrësit e tjerë në aksident, pasi t'iu konstatohet prania në organizëm e alkoolit, drogës apo barnave të përmendura, me mjete apo aparate përkatëse"<sup>21</sup>. Me qëllim të përmbushjes së këtij parimi, polici duhet të mbajë procesverbal dhe sipas nevojës, kërkesën për kontroll mjekësor tek organet shëndetësore. IPK-ja ka analizuar rastet me fatalitete lidhur me përmbushjen e këtij parimi nga zyrtarët policor. Ka rezultuar se ky parim nuk përmbushet dhe personat e përfshirë në aksidente nuk janë dërguar për ekzaminim mjekësor për të konstatuar përmbajtjen, ose jo të alkoolit, drogave apo barnave në organizëm. Meqë ligji parashihet këtë rregull, kjo duhet zbatuar nga zyrtarët policor, ngase konstatimet mjekësore janë një nga provat që ndikojnë që shkaktarët e aksidentit të marrin dënime meritore. Respektimi i ligjit dhe praktikimi i dërgimit në institucione shëndetësore të personave kur dyshohet për përmbajtje të substancave të ndaluar në organizëm do të shërbejë si masë parandaluese e efikase që shoferët në të ardhmen të kenë kujdes gjatë drejtimit të automjetit.

3.4.9. Pajisjet teknologjike kanë pësuar një revolucion në aspektin e vërtetimit të shumë dukurive, duke mos lënë anash as ato që përdoren për monitorimin e shpejtësisë së automjeteve dhe matjen e alkoolit, drogave apo barnave tek personat që marrin pjesë në trafik dhe shkaktojnë kundërvajtje apo aksidente. Policia është mirë të analizoj dhe mendoj që në të ardhmen të pajiset me mjete të tilla të sofistikuara, sidomos me radar që përcaktojnë të dhëna të sakta për kundërvajtësin duke e dëshmuar dhe me fotografi, dhe aparate tjera që ndihmojnë matjen e alkoolit dhe praninë e barnave apo drogave në organizmin e njeriut. Për këto të fundit, tërhiqet vëmendja për shkak të ndryshimit të rrethanave në botë dhe pranisë së substancave narkotike gjithnjë në rritje brenda shoqërisë. Këto aparate ndihmojnë shumë në vlerësimin e situatës fillestare nga policët ndaj kundërvajtësve dhe veprimeve të mëtejme që mund të marrin ata, në funksion të zbatimit të ligjit. Po ashtu, përmirësimi i infrastrukturës rrugore në vendin tonë ka bërë që mjetet të mund të zhvillojnë shpejtësi të madhe, që mund të shkaktojnë dhe aksidente të shumta. Policia në bashkëpunim me organet shtetërore duhet të përpiqet që këto rrugë të mbulohen me kamera të sigurisë dhe pajime tjera, që mundësojnë ngritjen e nivelit të sigurisë në trafik, e që Policisë i ndihmon në aspektin parandalues, uljen e numrit të aksidenteve.

<sup>21</sup> Ligji nr. 05/L-088, neni 216, paragrafi 3.

### 3.5. Inspektimi i patrullave në terren

3.5.1. Meqë zyrtarët policor kryejnë një mori veprimesh gjatë ndaljes e kontrollit të mjeteve në rrugë, IPK-ja është interesuar të dijë se si këta zyrtarë policor në terren i respektojnë rregullat gjatë ndaljes së makinave. Lidhur me këtë, IPK ka përpiluar një formular me disa pika, bazuar në Ligjin e Trafikut dhe Udhëzuesin e Policisë, i cili sqaron mënyrat e kryerjes së detyrave në mbikëqyrjen dhe rregullimin e komunikacionit rrugor. Ligji ka përcaktuar një mori detyrash të zyrtarëve policor, të cilat janë të obliguar t'i zbatojnë. Ndër të tjera është paraparë që polici ka të drejtë: të kontrollojë fletëzën e tahografit, t'i marrë përkohësisht targat e patentë shoferin, të dërgojë mjetin në kontroll të jashtëzakonshëm teknik, të urdhërojë shoferin që ta ndërpresë lëvizjen e mjetit, të marr mostrën e gjakut/urinës nga personi, të ekzaminoj praninë e alkoolit/drogave apo barnave në organizëm, etj. Për të gjitha këto dhe me qëllim të lehtësimit të kryerjes së këtyre obligimeve të cekura, Policia ka hartuar formularë unik dhe të përshtatshëm për përdorim nga zyrtarët policor gjatë kryerjes së detyrave të tyre në terren. Lidhur me këtë, IPK: ka kontrolluar furnizimin e patrullave policore në terren me pajisje, ka verifikuar mbajtjen e pikës së kontrollit në bazë të orarit, ka vrojtuar zbatimin e masave të sigurisë në pika kontrolli gjatë ndaljes së mjeteve, ka verifikuar zbatimin e rregullave nga zyrtarët gjatë ndaljes së makinave, ka verifikuar pajimin e patrullave policore me vërtetime që parashihen me ligj për rregullat e trafikut rrugor. Lidhur me këto pika, janë kontrolluar gjithsej 11 patrulla policore të hasura në terren<sup>22</sup>.

3.5.2. Pajisjet teknike të patrullave policore janë element me rëndësi meqë ndihmojnë në kryerjen profesionale të detyrave në terren. IPK-ja është interesuar të dijë për gjendjen e patrullave në terren me këto mjete/pajisje. Secila pajisje e paraqitur në tabelën e mëposhtme ka rolin e vet të veçantë gjatë kontrollimit të trafikut rrugor. Por, është shqetësuese mos gjetja e alkootesteve tek patrullat policore. Pajimin e çdo automjeti policor me alkootest e ka paraparë edhe Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë<sup>23</sup>. Kjo vërteton edhe praktikën e përdorimit minimal të kësaj pajisjeje dhe konstatimin e IPK-së për gjendjen e gjetur gjatë kontrollit të dosjeve, për të cilat kemi sqaruar në paragrafët e mësipërm. Po ashtu, është evidente edhe mungesa e fotoaparateve, pajisje këto të domosdoshme për patrullat. Mirëpo, edhe pajisjet tjera nuk duhen neglizhuar, ngase mos mbajtja e tyre mund të ketë pasoja dhe të ndikon negativisht në kryerjen e detyrave dhe arritjen e rezultateve në terren. Menaxherët në NJRKRR/NJKA duhet që në përgjithësi të marrin masa që patrullat para se të dalin në terren të kenë me vete pajimet e domosdoshme për punë. Lidhur me këto gjetje, IPK edhe herën e kaluar ka rekomanduar marrjen e masave të nevojshme për pajisjen e patrullave policore me pajisjet e nevojshme dhe struktura përkatëse policore ishte zotuar se menjëherë do të adresonte çështjen.

Nr.	Pajisja - mjete i punës	Po	Jo
1.	Matësi i shpejtësisë (radari)	6	5
2.	Kamerë digjitale - fotoaparati	3	8
3.	Alkootesti	0	11
4.	Konet e trafikut	6	5

<sup>22</sup> Police 111-08, Police 130-07, Police 006-07, Police 015-04, Police 169-06, Police 117-08, Police 201-05, Police 029-09, Police 095-05, Police 200-04 dhe Police 190-04.

<sup>23</sup> Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë (2016-2020) - Plani i Veprimit, pika 8.5.2.



5.	Shenjat e ndryshme ndriçuese /vezulluese	8	3
6.	Reflektori	1	10
7.	Konet numerik, të cilët vendosen në provat dhe dëshmitë e gjetura në vendin e ngjarjes	0	11
8.	Dorëzat	4	7
9.	Shkumësi	0	11
10.	Shiriti për kufizimin e vendit të ngjarjes	7	4
11.	Jelevu reflektues	10	1
12.	Metri	7	4
13.	Bateri	6	5
14.	Stop dore	11	0

3.5.3. Sa i përket detyrës lidhur me respektimin e orarit nga njësitë e hasura në terren gjatë inspektimit ka rezultuar se këto njësi kanë respektuar orarin e paraparë për patrullimin e tyre në zonat e caktuara me orar. Në përgjithësi këto njësi kanë qenë në pikat e parapara të kontrollit sipas orarit. Mirëpo, kur flitet për zonën e sigurt të ndaljes së automjeteve dhe sigurinë e vet zyrtarëve policor, tek disa patrulla është gjetur se ky kriter nuk është respektuar në nivelin e duhur. Gjatë ushtrimit të kontrollit të automjeteve dhe pjesëmarrësve, duhet kushtuar rëndësi që sa më pak që të jetë e mundur, të pengohen pjesëmarrësit tjerë në trafik dhe që të mos shkaktohen çrregullime a vështirësi në trafik. Është mirë që patrullat policore të zgjedhin vende ku do të ishin të sigurtë vetë policët, pastaj edhe mjetet e ndalura për kontrollë.

3.5.4. Një ndër parimet që zyrtarët policor duhet respektuar gjatë rregullimit të trafikut rrugor dhe ndaljes së automjeteve është që shoferët dhe udhëtarët nuk mund të dalin nga mjetet e tyre dhe se shoferët mund të inkuadrohen në komunikacion vetëm atëherë kur zyrtarët policor e lejojnë atë. IPK ka bërë kontroll të patrullave policore në terren për të verifikuar respektimin e rregullave nga zyrtarët policor gjatë ndaljes së makinave dhe respektimin e parimit të lartcekur. Inspektorët në terren nuk janë ndarë të kënaqur me mënyrën si lejohen kundërvajtësit të dalin nga makinat e tyre, në kohën kur janë ndaluar për kontroll. Ky inspektim, njëjtë si ai i kaluar ka gjetur se kundërvajtësit zakonisht gjatë gjorbijes shihen tek makinat e policisë. Kjo dukuri haset në terren pothuajse çdo herë. Kjo rutinë e zakonshme e punës së zyrtarëve policor nuk është në përputhje me parimet dhe rregullat që duhet zbatuar në praktikë nga ana e tyre. Andaj, është e nevojshme që kjo praktikë të ndalohet së zbatuari, por edhe menaxhmenti i NJRKRR/NJKA të bëjë më shumë në drejtim të ndaljes së kësaj dukurie që është në kundërshtim me rregullat e cekur më lartë. Edhe në inspektimin e kaluar IPK ka tërhequr vërejtje lidhur me këto situata dhe ka rekomanduar ndërmarrjen e masave të sigurisë gjatë ndaljes dhe kontrollit të mjeteve. Lidhur me rekomandimin e dhënë, struktura policore është zotuar se do ta adresoj menjëherë çështjen, por shihet se ende mbeten prezent dobësi të tilla gjatë punës.

#### **Rekomandimi nr. 15**

*IPK-ja u rekomandon edhe njëherë policëve patrullues si pjesë të patrullave në terren, që gjatë aktivitetit patrullues për ndaljen dhe kontrollin e dokumenteve dhe automjeteve, të respektojnë procedurat dhe të ndërmarrin të gjitha masat e nevojshme të sigurisë, në drejtim të ngritjes së profesionalizmit, integritetit policor dhe krijimit të një imazhi të mirë para kundërvajtësve dhe qytetarëve.*

3.5.5. Zyrarët policor të NJRKRR/NJKA gjatë punës së tyre kanë të drejtë që ta përjashtojnë shoferin nga komunikacioni, të marrin përkohësisht targat e regjistrimit, fletëzën e tahogرافit, patentë shoferin, marrjen e mostrës së gjakut, të drejtën për dërgim të mjetit në kontroll të jashtëzakonshëm teknik, të drejtën e ekzaminimit të pranisë së alkoolit, drogave apo barnave në organizëm etj. Për të gjitha këto veprime, zyrarët policor janë të obliguar që të lëshojnë vërtetime si dhe të mbajnë procesverbale, varësisht nga ajo se çfarë baze ligjore është zbatuar ndaj personave që kanë thyer rregullat në trafik. Këto vërtetime/formularë janë të standardizuar dhe DKRR-ja i ka vënë në dispozicion të secilës njësi. Nga 11 patrullat e hasura në terren, vetëm dy prej tyre<sup>24</sup> kanë qenë të kompletuara me këto formular. Mungesa e dokumenteve tek patrullat paraqet hendikep në kryerjen e duhur të detyrave në terren dhe ndikon negativisht në arrijten e rezultateve në terren. Pavarësisht kësaj, në praktikë lëshimi i këtyre dokumenteve për rastet konkrete nuk aplikohet apo aplikohet fare pak. Por si shembull që duhet përmendur është NJRKRR - Mitrovicë Jugu, që gjatë marrjes së patentë shoferit, aplikon lëshimin e vërtetimit mbi marrjen e patentë shoferit. Kjo është vërtetuar gjatë kontrollit të patentë shoferëve në këtë njësi. Mos aplikimi i dhënies së vërtetimeve ka si pasojë mosrespektimin e parimeve ligjore në një anë dhe në anën tjetër nuk e mbështet shkeljen e bërë nga kundërvajtësit, duke vështirësuar procedurat e mëtejme për argumentimin e rastit gjatë shqyrtimit. Duhet marrë masa që kjo çështje të rregullohet dhe aplikimi i lëshimit të vërtetimeve të cekura, të bëhet pjesë e punës së zyrarëve policor dhe të mos neglizhohet edhe më tutje. Në inspektimin e kaluar janë hasur mungesa të dokumenteve nëpër njësi patrulluese dhe IPK ka rekomanduar adresimin e problematikës, kurse si përgjigje nga struktura policore është dhënë zotimi se rekomandimi do të adresohet menjëherë.

**Rekomandimi nr. 16**

*IPK-ja u rekomandon edhe njëherë patrullave policore të njësisve të trafikut që me rastin e daljes në terren, të pajisen me të gjitha pajisjet, mjetet e punës dhe dokumentet e nevojshme dhe të domosdoshme për nevoja të rregullimit të trafikut, ngase dalja në terren për të kontrolluar gjendjen e sigurisë dhe për të mirëmbajtur trafikun rrugor është e hendikepuar pa këta elementë.*

<sup>24</sup> Patrulla policore Lima 1 (NJRKRR - Ferizaj), Ekipi III (NJRKRR - Gjilan).

#### 4. Plani i përmbushjes së rekomandimeve

##### 4.1. Plani për përmbushjen e rekomandimeve

4.1.1. Mbi bazën e gjetjeve, IPK-ja ka dhënë një numër rekomandimesh dhe pas komenteve të ofruara nga menaxhmenti policor në takimin përmbyllës të datës 30.11.2021, është vendosur që ato të realizohen sipas Planit të Veprimit të prezantuar në tabelën e mëposhtme.

Nr.	Rekomandimi	Niveli i prioritetit	Komentet e strukturës policore (në original)	Plani i veprimit
1.	IPK-ja i rekomandon Udhëheqësit të Divizionit të Trajnimeve që në koordinim me drejtoritë rajonale dhe Divizionin e Komunikacionit Rrugor, të organizojë për menaxherët e njësisë të trafikut, trajnimin mbi analizat e aksidenteve, në mënyrë që të avancohet edhe më shumë hetimi në rastet e aksidenteve të ndodhura në rrugët e vendit tonë.	-II-	DKRR këtë rekomandim do ta adresojë në Divizionin e Trajnimeve me qëllim që gjatë vitit 2022 mbikëqyrësit e vijës së parë të kryejnë trajnimin e avancuar mbi analizat e aksidenteve në trafikun rrugor.	2022 (vazhdimësi)
2.	IPK-ja u rekomandon drejtuesve të njësisë të trafikut rrugor (NJRKRR /NJKA) që të ushtrjnë kontrolle të shtuara mbi ekipet dhe zyrtarët patrullues në zbatimin e lëshimit të vërtetimit për rastet kur ndaj pjesëmarrësve në trafik realizohet matja e prezencës së alkoolit në gjak.	-I-	Mbikëqyrësit e NJRKRR dhe NJKA do të sigurohen që në të gjitha rastet që rezultojnë pozitive përfshirë edhe në rastet e aksidenteve të plotësohet vërtetimi për prezencën e alkoolit në gjak.	Menjëherë
3.	IPK-ja u rekomandon Drejtorëve Rajonal dhe Udhëheqësit të Divizionit të Komunikacionit Rrugor, që në bashkëpunim dhe koordinim me Departamentin e Shërbimeve Mbështetëse, të marrin masa për evitimin e gjendjes së rënduar me pajisje të matjes së shpejtësisë së lëvizjes së mjeteve, duke siguruar për njësitë e trafikut rrugor, radarë të teknologjisë së avancuar, të cilët e shtojnë profesionalizmin policor, ngritin cilësinë e shërbimit dhe besueshmërinë e kundërvajtësve në masat policore.	-I-	Në muajin nëntor 2021 janë pranuar 71 radarë të servisuar dhe riparuar, të cilët tani janë në përdorim. DKRR ka iniciuar kërkesën për furnizim me radar dore, radar mobil dhe pajisje të avancuara për digjitalizimin e tiketave. Është iniciuar projekti për identifikimin, ndëshkimin dhe dëshmimin e kundërvajtjeve.	Vazhdimësi
4.	IPK-ja u rekomandon të gjitha njësisë të trafikut rrugor	-I-	Ligjet dhe udhëzimet që rregullojnë fushën e trafikut	2022-2023 (vazhdimësi)

	(NJRKRR dhe NJKA) që të zbatojnë rregullat ligjore dhe aplikimin e tyre lidhur me konfiskimin e patentë shoferëve të kundërvajtësve në komunikacion, duke u bazuar në Ligjin për Rregullat e Trafikut Rrugor.		rrugor, janë në proces të plotësim- ndryshimit të tyre, ku kontributi jonë do të jetë në interes të rregullimit të kësaj çështje.	
5.	IPK-ja u rekomandon edhe njëherë njësisë të trafikut rrugor që të zbatojnë rekomandimin nr. 5 të dhënë në Raportin e inspektimit nr. 03/2019 - Menaxhimi i patrullimeve dhe sigurisë në rrugë, lidhur me zbatimin e afateve ligjore për futjen e të dhënave në SIPK.	-I-	Në lidhje me këtë rekomandim Divizioni i Komunikacionit Rrugor ne vazhdimësi është kujdesur dhe kujdeset që ligjet ne fuqi të zbatohen ashtu siç parashihet me secilin ligj ne fuqi. Futja e të dhënave ne sistem është çështje procedurale e cila nuk rregullohet me ligj, kjo çështje ka qene e rregulluar me Udhëzimin Administrativ të MPB-se me nr 15/2017. Gjate implementimit të këtij udhëzimi administrativ është hasur ne vështirësi praktike dhe menjëherë është përfshirë ne planin legjislativ për plotësim dhe ndryshim. Te gjitha çështjet që ka pasur vështirësi ne zbatim janë plotësuar dhe ndryshuar ne projekt udhëzimin e ri administrativ i cili është i gatshëm për nënshkrim nga Ministri i MPB-se si autoritet aprovues. Futja e të dhënave ne sistem para se vendimi të merr formën e prere nuk shkel te drejtat dhe lirit e njeriut për deri sa të dhënat e futura ne sistem para plotfuqishmërisë se vendimit nuk e pengojnë realizimin e asnjë te drejte te qytetarit. Po ashtu ato të dhëna mund të ndryshohen pas vendimit të shkalles se dyle apo pas vendimit të gjykatës.	2022-2023
6.	IPK-ja u rekomandon të gjitha njësisë të trafikut që të zbatojnë rregullat ligjore dhe aplikimin e tyre lidhur me marrjen e patentë shoferëve si masë mbrojtëse të kundërvajtësve, por jo edhe dokumente tjera. Po ashtu, menaxherët e këtyre njësisë të	-I-	Të gjithë mbikëqyrësit do të sigurohen që në rastet e konfiskimit të dokumentit të mos konfiskohen dokumente tjera të cilat nuk janë paraparë për atë kundërvajtje.	Menjëherë

	<i>ushetrojnë kontrolle të rrepta lidhur me zbatimin e masave mbrojtëse dhe të kërkojnë përgjegjësi nga zyrtarët policor që japin masa mbrojtëse.</i>			
7.	<i>IPK-ja u rekomandon Drejtorëve Rajonal dhe Udhëheqësit të Divizionit të Komunikacionit Rrugor, që në bashkëpunim dhe koordinim me Udhëheqësin e Departamentit të Shërbimeve Mbështetëse (Drejtorinë për Teknologji Informative dhe Komunikim) të shqyrtojnë mundësitë teknike dhe buxhetore për të funksionalizuar aplikacionin e integruar në makina policore, që ndërlidhet me të dhënat e SIPK-ut, në mënyrë që njësitë e trafikut të mund të kryejnë verifikimet e nevojshme nga vendi i ngjarjes mbi kundërvajtësit në trafik.</i>	-I-	<i>Lidhur me rekomandimin në fjalë, është në proces projekti përmes së cilës funksionalizohet aplikacioni i integruar në automjete policore, që ka të bëjë me të gjitha verifikimet e nevojshme.</i>	2022-2023
8.	<i>IPK-ja u rekomandon zyrtarëve policor që rregullojnë dhe kujdesen për komunikacionin rrugor që pas leximit të tahogرافit të lëshojnë vërtetim, me të cilin dëshmohet se është kontrolluar dhe lexuar tahografi sipas rregullave ligjore, si dhe të furnizojë njësitë përkatëse për rregullimin e trafikut rrugor me pajisje adekuate për leximin e tahogرافëve digjital.</i>	-I-	<i>Divizioni i Komunikacionit Rrugor dhe Njësitë e Trafikut do të udhëzojnë njësitë patrulluese që të ndërmarrin masa në implementim të këtij rekomandimi.</i>	Menjëherë
9.	<i>IPK-ja u rekomandon drejtuesve të njësive të trafikut rrugor dhe mbikëqyrësve të ndërrimeve që të ushtrojnë mbikëqyrje të vazhdueshme mbi vartësit, që të shtyjnë ata që me rastin e reagimit në lokacionin e aksidenteve, të kthejnë informacion për qendrat operative komunikuese lidhur me kohën e arritjes, për të evidentuar më pas informacionin e tillë në logun e ngjarjeve ditore.</i>	-I-	<i>Do të shtohet mbikëqyrja ndaj vartësve, e sidomos tani kur veturat policore janë pajisur me GPS.</i>	Menjëherë

10.	IPK-ja u rekomandon edhe njëherë udhëheqësve të njësive të trafikut rrugor që të ushtrojnë kontroll të dosjeve të aksidenteve, në mënyrë që ato të jenë të plota dhe të përmbajnë dokumentet e nevojshëm, përfshirë dhe raportin e policit në vendngjarje, për t'i kontribuar profesionalizmit, performancës dhe efikasitetit në zbardhjen e rrethanave të aksidenteve.	-I-	Mbikëqyrësit e NJRKRR dhe NJKA do të mbikëqyrin dhe shtojnë kontrollin që dosjet e aksidentit të kompletohet, në të kundërtën të iniciohen procedura disiplinore.	Menjëherë
11.	IPK-ja u rekomandon Drejtorëve Rajonal, Udhëheqësit të Divizionit të Komunikacionit Rrugor dhe atyre të njësive të trafikut rrugor që në koordinim me Drejtorinë për Teknologji Informativë dhe Komunikim, të instalojnë dhe vejnë në përdorim programin e licencuar për skicimin e vendngjarjes, në mënyrë që të vendoset standardi i njëjtë për të gjitha njësitë e trafikut rrugor.	-I-	DKRR në bashkëpunim me DTIK do të shikojë mundësinë e pajisjes me një program të licencuar për skicimin e vendit të ngjarjes, i cili do të jetë unik për të gjitha njësitë policore.	2022
12.	IPK-ja u rekomandon edhe njëherë mbikëqyrësve të njësive të trafikut rrugor që të ushtrojnë mbikëqyrje më rigorozë ndaj varësve të tyre, në mënyrë që të shtojnë numrin e deklaratave, duke i përfshirë edhe ato të pjesëmarrësve të tjerë në aksidente dhe dëshmitarëve, që të përdorin formularët standard të deklaratave dhe të ofrojnë përmbajtje më cilësore të tyre, në mënyrë që ato të mund të shërbejnë si prova të përshtatshme në procedurë.	-I-	Do të kërkohet nga të gjitha njësitë e trafikut për zbatim të këtij rekomandimi. Gjithashtu, do të shtohet kontrolli dhe mbikëqyrja nga stafi mbikëqyrës i njësisë përkatëse dhe menaxhmentit.	Menjëherë
13.	IPK-ja u rekomandon edhe njëherë zyrtarëve policor të njësive të trafikut rrugor, që të përdorin pajisjet për matjen e pranisë së alkoolit në rastet e aksidenteve, kurse mbikëqyrësve iu rekomandon aplikimin e kontrolleve të dosjeve mbi përdorimin e alkootesteve.	-I-	Do të kërkohet nga të gjitha njësitë e trafikut për zbatim të këtij rekomandimi. Gjithashtu, do të shtohet kontrolli për përdorimin e pajisjes për matjen e pranisë së alkoolit, ashtu siç parashihet me ligj, duke ju përshtatur rrethanave specifike të çdo rasti dhe konsultimeve të nevojshme me përgjegjësitë.	Menjëherë

14.	IPK-ja u rekomandon udhëheqësve të njësisë të trafikut që të ushtrojnë një kontroll të shtuar mbi hetuesit e rasteve të aksidenteve, në drejtim të ngritjes së cilësisë së kallëzimeve penale, nga aspekti përmbajtësor dhe drejtshkrimor.	-I-	Do të trajtohet me prioriteti ky rekomandim dhe do të veprohet në atë mënyrë që të shtohet kontrolli në drejtim të ngritjes së cilësisë së kallëzimeve penale.	Menjëherë
15.	IPK-ja u rekomandon edhe njëherë policëve patrullues si pjesë të patrullave në terren, që gjatë aktivitetit patrullues për ndaljen dhe kontrollin e dokumenteve dhe automjeteve, të respektojnë procedurat dhe të ndërmarrin të gjitha masat e nevojshme të sigurisë, në drejtim të ngritjes së profesionalizmit, integritetit policor dhe krijimit të një imazhi të mirë para kundërvajtësve dhe qytetarëve.	-I-	Do të kërkohet nga të gjitha njësitë e trafikut për zbatim të këtij rekomandimi. Gjithashtu, do të shtohet kontrolli rigoroz dhe inspektime në zbatim të këtij rekomandimi.	Menjëherë
16.	IPK-ja u rekomandon edhe njëherë patrullave policore të njësisë të trafikut që me rastin e daljes në terren, të pajisen me të gjitha pajisjet, mjetet e punës dhe dokumentet e nevojshme dhe të domosdoshme për nevoja të rregullimit të trafikut, ngase dalja në terren për të kontrolluar gjendjen e sigurisë dhe për të mirëmbajtur trafikun rrugor është e hendikepuar pa këta elementë.	-I-	Do të kërkohet nga të gjitha njësitë e trafikut për zbatim të këtij rekomandimi. Gjithashtu, do të shtohet kontrolli dhe mbikëqyrja nga stafi mbikëqyrës i njësisë përkatëse dhe menaxhmentit me qëllim që të sigurohen që njësitë para se të dalin në terren ti posedojnë të gjitha pajisjet dhe dokumentet, për kryerjen e detyrave në terren.	Menjëherë

Shtojca 1: Të dhëna mbi përmbushjen e rekomandimeve nga inspektimet e mëparshme				
Gjetjet nga inspektimi i mëparshëm (viti 2019)				
Inspektimi: Menaxhimi i patrullimeve dhe sigurisë në rrugë, nr. 3/2019				
Nr.	Rekomandimi i dhënë	Komentet e strukturës policore	Afatet për zbatim	Niveli i zbatimit
1.	IPK-ja u rekomandon Udhëheqësit të Divizionit të Komunikacionit Rrugor, që në bashkëpunim me Udhëheqësit e Njësive Rajonale të Komunikacionit Rrugor, të angazhohen në drejtim të plotësimit të strukturës organizative për njësitë e trafikut rrugor, duke funksionalizuar Ekipet e motoçiklistëve, të cilat mund të kontribuojnë në ngritjen e sigurisë rrugore.	Struktura Organizative e Divizionit të Komunikacionit Rrugor dhe Njësive Rajonale të Komunikacionit Rrugor është në proces të plotësimit me personel. Po ashtu, do të ngritën kërkesat për funksionalizimin të ekipit të motoçiklistëve, duke përfshirë personelin, motoçikletat, trajnimet dhe pajisjeve përcjellëse, me qëllim ofrimin sa më të madh të sigurisë në fushën e trafikut rrugor.	Dhjetor 2020	Vlerësimi nga IPK-ja: <b>I</b> <i>papërmbushur</i>
2.	IPK-ja u rekomandon Udhëheqësve të Njësive Rajonale të Komunikacionit Rrugor, të cilat kanë performuar jo kënaqshëm në përmbushjen e agjendës trajnuese të obliguar, që në të ardhmen të shtojnë përpjekjet për përfshirjen e gjithë stafit në programe trajnuese obligative, përfshirë edhe arritjen e kuotës minimale prej 40 orëve të trajnimit të brendshëm.	Ky rekomandim është i qëndrueshëm por varet edhe nga faktorë të tjerë. Do të bëhen përpjekje maksimale për plotësimin e kuotave sa i përket trajnimeve të brendshme.	Në vazhdimësi	Vlerësimi nga IPK-ja: <b>I</b> <i>pavlerësuar</i>
3.	IPK-ja u rekomandon Udhëheqësve të njësive të trafikut që të analizojnë gjendjen teknike dhe sasiore të pajisjeve (matësve të shpejtësisë, alkootesteve dhe kamerave /aparateve), si dhe në bashkëpunim me shërbimet logjistike, të evitojnë mungesat evidente, me qëllim të krijimit të kushteve më të mira për punë të ekipeve patrulluese në terren, kryerjen e shërbimeve efikase policore dhe ngritjen e sigurisë në rrugë.	Divizioni i Komunikacionit Rrugor dhe Njësitë e Trafikut do të analizojnë gjendjen teknike dhe sasiore të pajisjeve me qëllim të shfrytëzimit të tyre në mënyrë racionale. Gjendja nga koha e inspektimit ka ndryshuar pozitivisht në aspektin e pajisjeve, ku gjatë këtij viti jemi pajisur me disa pajisje (radar, reflektor, metra laserike, tabela Stop Police, pipa, kona të trafikut, thellë matës për pneumatik, metra me gjatësi të ndryshme, trekëndësha për skicim, sprej për shenjzim dhe	Në vazhdimësi	Vlerësimi nga IPK-ja: <b>Pjesërisht</b>



		<p>ka vazhduar kalibrimi dhe servisimi i pajisjeve përkatëse), me çka konsiderojmë se këto pajisje kanë ndikuar dukshëm në efikasitetin dhe efektivitetin e Policisë së Kosovës. Në bashkëpunim edhe me shërbimet tjera do të bëhen përpjekje maksimale për përmirësimin e gjendjes teknike dhe sasiore të pajisjeve, gjithëherë në drejtim të pajisjeve të avancuara. Divizioni i Komunikacionit Rrugor dhe njësitë e trafikut do të kujdesen që për pajisjet jofunksionale e të cilat mund të mos kthehen në përdorim, në bashkëpunim me shërbimet tjera të shkarkohemi prej tyre.</p>		
4.	<p>IPK-ja u rekomandon Njësisë Rajonale të Komunikacionit Rrugor dhe Njësisë për Kontrollin e Autostradës që të zbatojnë në përpikëri procedurën dhe dispozitat ligjore gjatë aplikimit të masave mbrojtëse ndaj kundërvajtëse, përfshirë ndalimin e të drejtuarit të mjetit konform Ligjit për Rregullat e Trafikut Rrugor, duke u kujdesur që konfiskimi i patent shoferit të realizohet vetëm në rrethanat dhe brenda afateve që i përcakton legjislacioni.</p>	<p>Rekomandim i mirëpritur nga Policia e Kosovës. Divizioni i Komunikacionit Rrugor ne vazhdimësi do te kujdeset qe dispozitat ligjore te aplikohen saktësisht siç është e përcaktuar me secilin ligj ne fuqi. Zbatimi i dispozitave ligjore ka qene është dhe do te jete diçka qe Policia e Kosovës nuk bën kompromis me asnjë kusht. Masa mbrojtëse ndalimi drejtimit te mjeteve me veprim motorik aplikohet nga zyrtaret policor vetëm dhe vetëm ne rastet dhe për kundërvajtjet qe shprehimisht parashihet me ligj një sanksion i tille. Udhëzimi Administrativ i MPB-se me nr 15/2017, është në plotësim-ndryshim, e që parashihet të rregullohet edhe çështja e masave mbrojtëse.</p>	Qershor 2020	Vlerësimi nga IPK-ja: I papërbushur
5.	<p>IPK-ja u rekomandon Njësisë Rajonale të Komunikacionit Rrugor dhe Njësisë për Kontrollin e Autostradës që të respektojnë afatin kohor ligjor të paraparë me Udhëzimin Administrativ nr. 15/2017 për procedurën e kundërvajtjes në trafikun</p>	<p>Ne lidhje me këtë rekomandim Divizioni i Komunikacionit Rrugor ne vazhdimësi është kujdesur dhe kujdeset qe ligjet ne fuqi te zbatohen ashtu siç parashihet me secilin ligj ne fuqi. Futja e te dhënave ne sistem është çështje procedurale e cila nuk rregullohet me ligj,</p>	Qershor 2020	Vlerësimi nga IPK-ja: I papërbushur

	<p>rrugor, lidhur me futjen e të dhënave në Sistemin Informativ të Policisë së Kosovës, për kundërvajtjet e kryera në komunikacion, ngase futja e hershme e tyre në Sistem, pa kaluar afatet kohore të përcaktuara me dispozita ligjore, mund të cenojë të drejtat dhe liritë e qytetarëve.</p>	<p>kjo çështje ka qene e rregulluar me Udhëzimin Administrativ të MPB-se me nr 15/2017. Gjate implementimit të këtij udhëzimi administrativ është hasur në vështirësi praktike dhe menjëherë është përfshirë në planin legjislativ për plotësim dhe ndryshim. Te gjitha çështjet që ka pasur vështirësi në zbatim janë plotësuar dhe ndryshuar në projekt udhëzimin e ri administrativ i cili është i gatshëm për nënshkrim nga Ministri i MPB-se si autoritet aproves. Futja e të dhënave në sistem para se vendimi të merr formën e prere nuk shkel të drejtat dhe liritë e njeriut për deri sa të dhënat e futura në sistem para plotfuqishmërisë së vendimit nuk e pengojnë realizimin e asnjë të drejte të qytetarit. Po ashtu ato të dhëna mund të ndryshohen pas vendimit të shkalles së dyte apo pas vendimit të gjykatës.</p>		
6.	<p>IPK-ja u rekomandon Njësive Rajonale të Komunikacionit Rrugor dhe Njesisë për Kontrollin e Autostradës që të respektojnë rregullat dhe procedurën e konfiskimit të patent shoferëve nga kundërvajtësit, si dhe dorëzimit të tyre tek organet që janë kompetente për t'i mbajtur ato deri në momentin e skadimit të ndalesave që rezultojnë nga masat mbrojtëse.</p>	<p>Konfiskimi i përkohshëm i patentë shofereve nga ana e zyrtareve policor behet vetëm në rastet kur për shkeljen e caktuar parashihet edhe masa mbrojtëse. Ndërsa dorëzimi i tyre tek organet që janë kompetente, ligji nuk e parashihet se cili organ duhet të ruaj patentë shoferet e konfiskuar përkohësisht. Kjo çështje ka qene e rregulluar me udhëzimin administrativ 15/2017, por që zbatimimi në teren ka rezultuar të jete i pa mundur. Në bashkëpunim dhe me marrëveshje me organin kompetent (qendrën e patentë shofereve në MPB) jemi dakorduar që deri në nënshkrimin e udhëzimit të ri administrative (që është në procedure të nënshkrimit)</p>	<p>Qershor 2020</p>	<p>Vlerësimi nga IPK-ja: I papërmbyshur</p>

		patentë shoferet te ruhen ne njësinë/stacionin qe ka shqiptuar masën mbrojtëse.		
7.	IPK-ja u rekomandon policëve patrullues të njësive të trafikut që rregullojnë komunikacionin rrugor që çdoherë pas leximit të tahogرافit të mjetit motorik që merr pjesë në komunikacion rrugor, të lëshojnë Vërtetim me të cilin dëshmohet se është kontrolluar dhe lexuar tahogرافi sipas rregullave ligore.	Divizioni i Komunikacionit Rrugor dhe Njësitë e Trafikut do të udhëzojnë njësitë patrulluese që të ndërmarrin masa në implementim të këtij rekomandimi.	Menjëherë	Vlerësimi nga IPK-ja: <b>I</b> papërbushur
8.	IPK-ja i rekomandon Udhëheqësit të Divizionit të Komunikacionit Rrugor që në koordinim me Departamentin e Shërbimeve Mbështetëse, që në drejtim të ngritjes së punës profesionale, ngritjes së sigurisë rrugore dhe në hap me trendet teknologjike, të pajisë njësitë e trafikut rrugor me pajisjet adekuate që shërbejnë për leximin e tahogرافëve digjital.	Kalibrimi dhe mirëmbajtja e tahogرافëve digjital është çështje problematike duke qene se poseduesit e këtyre tahogرافëve e kanë te pa mundur kalibrimin, ky shërbim nuk mund te ofrohet ne Kosove duke qene se sipas zyrtareve te Ministrisë se Infrastrukturës dhe Transportit ky shërbim mund te ofrohet vetëm nga vendet qe janë anëtare te OKB-se. Se këndejmi edhe leximi i tahogرافëve digjital te cilët nuk mund te atestohen/kalibrohen është çështje ne vete. Gjithsesi qe Policia e Kosovës do te ndërmerr masa qe te jete ne gjendje te lexoj te dhënat edhe nga këto pajisje. Përgjigje e pranuar nga MIT, datë 09.08.2019.	Në vazhdimësi	Vlerësimi nga IPK-ja: <b>I</b> papërbushur
9.	IPK-ja u rekomandon Udhëheqësve të Njësive Rajonale të Komunikacionit Rrugor dhe Njësisë për Kontrollin e Autostradës që të ushtrojnë kontroll të dosjeve të aksidenteve, në mënyrë që ato të jenë të plota dhe të përmbajnë dokumentacionin e nevojshëm, përfshirë raportin e policit në vendin e	Divizioni i Komunikacionit Rrugor dhe Njësitë e Trafikut do të udhëzojnë njësitë patrulluese që të ndërmarrin masa në implementim të këtij rekomandimi.	Menjëherë	Vlerësimi nga IPK-ja: <b>Pjesërisht</b>

	ngjarjes, duke i kontribuar ngritjes së profesionalizimit, performancës dhe efikasitetit në zbardhjen e rrethanave të aksidentit.			
10.	IPK-ja u rekomandon mbikëqyrësve të njërive të trafikut që të ushtrojnë mbikëqyrje më rigorozë ndaj vartësve, në mënyrë që ata të shtojnë gamën e deklaratave, duke i përfshirë edhe ato të pjesëmarrësve tjerë dhe dëshmitarëve, që të përdorin formularët e standardizuar të marrjes së deklaratave dhe të ofrojnë përmbajtje më cilësore të deklaratave, në mënyrë që ato të mund të shërbejnë si prova të përshtatshme në procedurë.	Do të kërkohet që nga të gjitha njësitë e trafikut për zbatim të këtij rekomandimi. Gjithashtu, do të shtohet kontrolli dhe mbikëqyrja nga stafi mbikëqyrës i njësisë përkatëse dhe menaxhmentit.	Menjëherë	Vlerësimi nga IPK-ja: <i>I papërbushur</i>
11.	IPK-ja u rekomandon zyrtarëve policor të njërive të trafikut rrugor që të përdorin pajisjet për matjen e pranisë së alkoolit në gjak, në të gjitha rastet e aksidenteve në trafikun rrugor, kurse mbikëqyrësve ju rekomandon aplikimin e kontrolleve të dosjeve mbi përdorimin e alkootesteve, në drejtim të verifikimit të prezencës së alkoolit në gjak.	Do të kërkohet nga të gjitha njësitë e trafikut për zbatim të këtij rekomandimi. Gjithashtu, do të shtohet kontrolli për përdorimin e pajisjes për matjen e pranisë së alkoolit në gjak.	Menjëherë	Vlerësimi nga IPK-ja: <i>Pjesërisht</i>
12.	IPK-ja u rekomandon Udhëheqësit të Divizionit të Komunikacionit Rrugor që në koordinim me Udhëheqësit e njërive të trafikut rrugor të përpilojnë një akt të formatit standard të kallëzimit penal që do të përmbajë pikat elementare në aspektin formal dhe administrativ dhe formati i tillë të përdoret me rastin e përfundimit të hetimeve lidhur me aksidentet, nga të gjitha njësitë e angazhuara në	Do të trajtohet me prioriteti ky rekomandim dhe do të vepohet në atë mënyrë që të përgatitet formati i tillë, duke u bazuar edhe në dokumentet aktuale dhe praktikave më të mira që janë në përdorim.	Qershor 2020	Vlerësimi nga IPK-ja: <i>I pavarësuar</i>

	<i>rregullimin e trafikut dhe ngritjes së sigurisë rrugore.</i>			
13.	<i>IPK-ja u rekomandon patrullave policore të njërive të trafikut që me rastin e daljes në terren, të pajisen me të gjitha pajisjet e nevojshme dhe të domosdoshme për rregullimin e trafikut rrugor ngase dalja në terren për të kontrolluar gjendjen e sigurisë dhe mirëmbajtur komunikacionin është e hendikepuar me nungesën e pajisjeve të domosdoshme të punës.</i>	<i>Do të kërkohet nga të gjitha njësitë e trafikut për zbatim të këtij rekomandimi. Gjithashtu, do të shtohet kontrolli dhe mbikëqyrja për përdorimin, shpërndarjen, ruajtjen ... etj, të pajisjeve të nevojshme dhe të domosdoshme për rregullim të trafikut.</i>	<i>Menjëherë</i>	<i>Vlerësimi nga IPK-ja: Pjesërisht</i>
14.	<i>IPK-ja u rekomandon policëve patrullues si pjesë e patrullave në terren që gjatë aktivitetit patrullues për ndaljen dhe kontrollin e dokumenteve dhe automjeteve, të respektojnë procedurat dhe të ndërmarrin masat e sigurisë, në drejtim të ngritjes së profesionalizmit, integritetit policor dhe krijimit të një imazhi të mirë para kundërvajtësve e qytetarëve.</i>	<i>Do të kërkohet nga të gjitha njësitë e trafikut për zbatim të këtij rekomandimi. Gjithashtu, do të shtohet kontrolli rigoroz dhe inspektive në zbatim të këtij rekomandimi.</i>	<i>Menjëherë</i>	<i>Vlerësimi nga IPK-ja: Pjesërisht</i>
15.	<i>IPK-ja u rekomandon patrullave policore të njërive të trafikut që me rastin e daljes në terren, të pajisen me të gjitha dokumentet e nevojshme dhe të domosdoshme për rregullimin e trafikut rrugor ngase dalja në terren për të kontrolluar gjendjen e sigurisë dhe mirëmbajtur komunikacionin është e hendikepuar me nungesën e dokumenteve të domosdoshme të punës.</i>	<i>Do të kërkohet nga të gjitha njësitë e trafikut për zbatim të këtij rekomandimi. Gjithashtu, do të shtohet kontrolli sa i përket pajisjes së patrullave policore me të gjitha dokumentet e nevojshme dhe të domosdoshme për rregullimin e trafikut rrugor.</i>	<i>Menjëherë</i>	<i>Vlerësimi nga IPK-ja: Pjesërisht</i>