

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

**RAPORT
I INSPEKTIMIT MBI MENAXHIMIN E PATRULLIMEVE DHE
SIGURISË NË RRUGË**

Nr. 3/2019

Prishtinë, 19 nëntor 2019

Informata të përgjithshme

Titulli	Raport i inspektimit mbi menaxhimin e patrullimeve në trafik dhe sigurisë në rrugë
Data e përgatitjes	19 nëntor 2019
Përgatitur nga	Kushtrim Jonuzi, udhëheqës i ekipit të inspektimit, Mirsad Puqurica, inspektor, Xhavit Fetahaj, inspektor
Mbikëqyrur nga	Illir Idrizaj, mbikëqyrës i inspektimit, Udhëheqës i Divizionit të Inspektimit dhe Raportimit
Mbështetur nga	Bujar Mustafa, Udhëheqës i Divizionit për Analizë, Planifikim dhe Cilësi
Dorëzuar nga	Bekim Pira, Udhëheqës i Departamentit të Inspektimit
Miratuar nga	Miradije Kelmendi, Kryeshef Ekzekutiv,  Inspektorati Policor i Kosovës
Data e miratimit	19 nëntor 2019

1. Përmbledhja ekzekutive

- 1.1. Informacion i përgjithshëm mbi rezultatet e inspektimit.....(4-5)
- 1.2. Informacion i përgjithshëm mbi zbatimin e rekomandimeve.....(5-5)

2. Hyrje

- 2.1. Arsytet e inicimit të inspektimit.....(6-6)
- 2.2. Qëllimi.....(6-6)
- 2.3. Objekti.....(6-6)
- 2.4. Subjekti.....(6-6)
- 2.5. Objektivat e inspektimit.....(6-6)
- 2.6. Rëndësia e inspektimit.....(7-7)
- 2.7. Metodologjia e inspektimit.....(7-7)
- 2.8. Periudha e kryerjes së inspektimit.....(7-7)
- 2.9. Periudha e mbulimit të inspektimit.....(7-7)
- 2.10. Drejtimet e inspektimit.....(8-8)
- 2.11. Kriteret e vlerësimit.....(8-8)
- 2.12. Pengesat dhe kufizimet në arritjen e objektivave.....(8-8)

3. Përshkrimi i objektit, gjetjet dhe rekomandimet

- 3.1. Kapacitetet organizative dhe teknike.....(9-15)
- 3.2. Performanca policore në ngritjen e sigurisë rrugore.....(15-24)
- 3.3. Menaxhimi i aksidenteve dhe vendit të ngjarjes.....(25-28)
- 3.4. Gjetjet nga inspektimi i patrullave policore në terren.....(28-31)

4. Plani për përmbushjen e rekomandimeve

- 4.1. Plani i veprimit për realizimin e rekomandimeve.....(32-37)

Shtojcat

1. Përmbledhja ekzekutive

1.1. Informacion i përgjithshëm mbi rezultatet e inspektimit

1.1.1. Gjendja e sigurisë në rrugë vazhdon të jetë temë diskutimesh përshkak të numrit të madh të fataliteteve dhe të të lënduarve nga aksidentet. Në drejtim të ngritjes së sigurisë së përgjithshme në trafikun rrugor, Policia e Kosovës (PK) vazhdon që brenda autorizimeve që burojnë nga Ligji për Policinë, të realizojë patrullime në të gjitha rrugët e vendit përmes njësive patrulluese, të cilat fushëveprimin e tyre e kanë të ndarë sipas zonave të përgjegjesisë. Përgjithësisht janë bërë hapa pozitiv në stabilizimin e strukturës me burime njerëzore, por ende duhet angazhim ngase janë edhe disa Njësi Rajonale të Komunikacionit Rrugor (NJRKRR) që kanë mungesë apo tejkalim të numrit të punonjësve. Në disa NJRKRR nuk janë funksionalizuar ende Ekipet e motoçiklistëve. Trajnimet e brendshme janë duke u realizuar me një kuotë jo të kënaqshme të orëve të mbajtura nga shumica e njësive të trafikut. Nuk janë evidentuar shqetësime mbi mbulimin e zonave të përgjegjesisë me ekipe në terren. Aplikimi i përdorimit të automjeteve policore me targa civile ka sjellë një risi si një metodë efikase në ngritjen e sigurisë në rrugë.

1.1.2. Njësitë e trafikut kanë pajisje të mjaftueshme funksionale për matjen e prezencës së alkoolit në gjak tek pjesëmarrësit në trafik, por shqetësuese mbetet fakti se çdo e treta pajisje në pronësi është jofunksionale. Pajisjet e tilla të trafikut që janë gjetur në gjendje funksionale gjatë inspektimit kanë qenë të kalibruara. Përgjithësisht njësitë e trafikut rrugor janë pajisur me matës funksional të shpejtësisë së lëvizjes së mjeteve motorike, por është shqetësues fakti se rreth 60% e pajisjeve të tilla në pronësi janë jofunksionale. Veç pajisjeve teknike që janë të nevojshme për punë, njësitë e trafikut rrugor kanë nevojë edhe për kushte më të mira të punës, ngase janë identifikuar nevoja për përmirësimin e gjendjes aktuale, meqë ka mungesë të kompjuterëve, printerëve, automjeteve dhe hapësirave për punë. Në drejtim të ngritjes së integritetit policor dhe cilësisë në punë, viteve të fundit janë realizuar inspektime në njësitë e trafikut nga tre nivelet mbikëqyrëse, me gjithë faktin se ato kanë një trend rënës në vitin e fundit.

1.1.3. Parametrat mbi gjendjen e sigurisë në raport me pritjet e Strategjisë për Sigurinë Rrugore (2016-2020) nuk japin sinjal se deri në vitin 2020 do të përgjysmohet shkalla e fataliteteve dhe të reduktohet ajo e të lënduarve për 20%. Kosova po vazhdon të mbetet e renditur larg mesatares së vdekshmërisë që është në vendet e Bashkimit Evropian, por qëndron më mirë se disa vende të rajonit. Nga të gjitha parashikimet, një parametër mbi sigurinë rrugore ka trend pozitiv dhe ai është rënia e numrit të aksidenteve. Ngritja e masave parandaluese nga njësitë e trafikut nuk ka rezultuar edhe me zvogëlimin e fataliteteve dhe të të lënduarve, duke vërtetuar kështu se gjendja e sigurisë rrugore nuk po varet vetëm nga angazhimi policor, por edhe nga shumë akterë tjerë dhe qytetarët. Përgjithësisht në vitin 2018 ka shënuar ngritje numri i patrullimeve, pikave të kontrollit dhe numri i gjobave që iu janë shqiptuar kundërvajtësve.

1.1.4. Sipas Ligjit për Rregullat në Trafikun Rrugor, njësive të trafikut iu është lejuar aplikimi i masave mbrojtëse dhe shqiptimi i pikëve negative gjatë sanksionimit të kundërvajtësve, gjë që edhe është duke ndodhur në praktikë. Ministria e Punëve të Brendshme (MPB) ka nxjerrë një Udhëzim Administrativ për procedurën e kundërvajtjes, i cili konsiderohet se ka kolezion në mes neneve dhe me Ligjin në fjalë. Njësitë e trafikut po konfiskojnë patent shoferët dhe kjo po kundërshtohet nga palët, kurse inspektorët vlerësojnë se nuk ekziston një qasje e duhur ndaj kësaj

çështjeje të ngritur. Janë vërejtur raste kur të dhënat në Sistemin Informativ të Policisë së Kosovës (SIPK) janë futur pa kaluar afatet ligjore, brenda të cilave mund të ushtrohen kundërshtimet ndaj sanksioneve kundërvajtëse dhe ende pa u bërë të plotëfuqishme vendimet. Patent shoferët e konfiskuar mbahen në zyrat policore dhe në kundërshtim me Udhëzimin në fjalë, ngase ato nuk po dorëzohen në organin kompetent që i ka lëshuar. Është vërejtur në disa raste kur policët patrullues nuk e shqiptojnë të plotë gjobën dhe kjo përcillet me dhënie vetëm të gjobës në të holla, por jo edhe me aplikimin e masës mbrojtëse dhe pikëve negative. Gjatë kontrollit të tahografëve, ka situata kur policët nuk lëshojnë vërtetime për leximin e tahografëve. Vërehet mungesë e pajisjeve përkatëse që lexojnë tahografët digjital.

1.1.5. Gjatë kontrollimit të dosjeve mbi performancën e policëve në menaxhimin e vendngjarjes së aksidentit, vërehet se shumë prej tyre nuk kanë raportin e policit në vendngjarje, kurse shumica e dosjeve pasqyrojnë përfshirje të skicave të vendit të ngjarjes në kuadër të tyre. Deklaratat e marra nga pjesëmarrësit e aksidenteve në shumicën e rasteve nuk janë unike në të gjitha njësitë e trafikut dhe nuk janë shumë përmbajtësore, ngase u mungojnë pyetjet e parashtruara. Numri i deklaratave është i vogël dhe nuk ka përfshirje edhe të atyre të pasagjerëve dhe dëshmitarëve tjerë. Pajisjet për matjen e prezencës së alkoolit në gjak tek pjesëmarrësit e aksidenteve të trafikut nuk përdoren në të gjitha rastet dhe në vitin 2018, afërsisht në çdo të katërtin rast janë përdorur ato. Dosjet e rasteve të aksidenteve përmbajnë kallëzimet penale të ngritura, por ka nevojë për një format unik në nivel të të gjitha njësive të trafikut.

1.1.6. Inspektorët kanë verifikuar kryerjen e detyrave në terren nga njësitë e trafikut, pajisjen e patrullave policore me pajisjet teknike dhe dokumentet e nevojshme, si dhe marrjen e masave të sigurisë gjatë ndaljes dhe kontrollit të mjeteve motorike. Inspektimi ka vënë në pah se patrullat policore janë gjetur në zonat e përgjegjësisë sipas orareve të përcaktuara. Me gjithë faktin se njësitë e trafikut janë të pajisura me alkooteste, terreni ka pasqyruar një situatë ndryshe, ngase shumë pak patrulla policore kanë pasur pajisjen e tillë gjatë patrullimit. Patrullat e trafikut kanë patur mungesa të konave numerik, materialit shpenzues dhe dokumenteve. Sa i përket masave të sigurisë, janë evidentuar situata kur patrullat policore kanë ndalur më tepër se dy automjete për kontroll, kur kanë neglizhuar rregullat e sigurisë për qëndrim në gjendje të gatishmërisë dhe në disa raste janë vërejtur kundërvajtësit duke qëndruar tek automjetet policore.

1.2. Informacion i përgjithshëm mbi zbatimin e rekomandimeve

1.2.1. Nga inspektimi i kryer ka rezultuar se nga gjashtë (6) rekomandime të lëna në inspektimin e kaluar (inspektimi nr. 02/2017), një (1) prej tyre është realizuar plotësisht, katër (4) janë realizuar në masë të madhe (përgjithësisht) dhe një (1) nuk është vlerësuar për shkak se fusha përkatëse nuk ka qenë objekt i inspektimit (*për më tepër referoju tabelës në shtojcë*).

2. Hyrje

2.1. Arsyet e inicimit të inspektimit

2.1.1. Në bazë të Ligjit nr. 03/L-231, IPK-ja ka mandat ligjor që të kryejë inspektime në Polici për të vlerësuar mënyrën e kryerjes së detyrave policore. Ky aktivitet ndihmon dhe mbështetë Policinë për të siguruar një shërbim profesional, demokratik e të përgjegjshëm. Plani Vjetor i Inspektimeve të Rregullta të Departamentit të Inspektimit të IPK-së (2019) ka përfshirë kryerjen e inspektimeve në disa fusha të menaxhimit, përfshirë edhe atë të menaxhimit të patrullimeve dhe sigurisë në rrugë. Inspektimi i kësaj fushe paraqet interes për IPK-në me qëllim që të vlerësojë se Policia ka ndërtuar kapacitete ligjore, njerëzore dhe teknike për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e përcaktuara me ligj. Përmes këtij inspektimi do të verifikohet gjendja dhe kryerja e detyrave në menaxhimin e sigurisë në rrugë në harmoni me kriteret ligjore në fuqi dhe të jepen rekomandime eventuale për përmirësime në këtë fushë. Siguria rrugore është temë e diskutuar dhe humbja e jetëve të qytetarëve dhe lëndimet e shumta nga aksidentet kërkojnë mobilizimin e strukturave shtetërore, përfshirë edhe Policinë në ndërmarrjen e masave të nevojshme për ngritjen e sigurisë në rrugë. Duke konsideruar se inspektimi paraqet instrument të suksesshëm për të vlerësuar trajtimin e këtyre fushave, Kryeshefi Ekzekutiv i IPK-së me datë 25 mars 2019, mbi bazën e Programit të punës inspektuese, ka iniciuar inspektim për vlerësimin e performancës policore në menaxhimin e patrullimeve dhe sigurisë në rrugë. Ky inspektim paraqet një mundësi për të vlerësuar angazhimet policore në përmbushjen e obligimeve që dalin nga ligjet në fuqi dhe Strategjia për Siguri Rrugore.

2.2. Qëllimi i inspektimit

2.2.1. Qëllimi i këtij inspektimi është:

- Që të përcaktojë nëse ligjet, rregulloret dhe parimet e procedurat policore zbatohen si duhet dhe janë të përshtatshme për të arritur qëllimet;
- Që të përcaktojë nëse burimet policore shfrytëzohen në mënyrë efektive, efikase dhe se janë të përshtatshme për të arritur qëllimet dhe objektivat;
- Që të jepet një mendim objektiv mbi çështjet që lidhen me menaxhimin e sigurisë rrugore;
- Që të identifikoj mangësitë-dobësitë dhe të rekomandojë masa për funksionim më të mirë.

2.3. Objekti i inspektimit

2.3.1. Në këtë inspektim të rregullt është vlerësuar kryerja e detyrave në fushën e menaxhimit të patrullimeve në trafik dhe sigurisë në rrugë.

2.4. Subjekti i inspektimit

2.4.1. Inspektimi është përqendruar në Divizionin e Komunikacionit Rrugor (DKRR), Njësinë për Kontroll të Autostradave (NJKA) dhe Njësitë Rajonale të Komunikacionit Rrugor (NJRKRR).

2.5. Objektivat e inspektimit

2.5.1. Objektivat që synon t'i arrijë ky inspektim janë:

- Vlerësimi i kapaciteteve organizative të njësive të trafikut rrugor;
- Vlerësimi i përmbushjes së detyrave të përcaktuara me Strategjinë për Siguri Rrugore;
- Vlerësimi i masave parandaluese policore në drejtim të ngritjes së sigurisë rrugore;
- Vlerësimi i reagimit të njësive të trafikut në vendngjarje, menaxhimin e aksidenteve në trafikun rrugor dhe procedimin e rasteve;
- Identifikimi, analizimi dhe vlerësimi i indikatorëve të sigurisë rrugore;
- Vlerësimi i bashkëpunimit me akterët institucional në ngritjen e sigurisë rrugore;
- Vlerësimi i nivelit të pajisjes së ekipeve patrulluese me mjetet e nevojshme për punë;
- Vlerësimi i përmbushjes së rekomandimeve të kaluara.

2.6. Rëndësia e inspektimit

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

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

2.7. Metodologjia e inspektimit

2.7.1. Gjatë inspektimit:

- a) Janë zhvilluar intervista dhe takime me punonjës dhe bartës funksionesh, si: Udhëheqësin e DKRR-së, Udhëheqësit e NJRKRR-ve, Udhëheqësin e NJKA-së dhe policë patrullues.
- b) Janë kryer inspektime fizike të: funksionimit të SIPK-ut, evidencave të shoferëve në formë fizike për shqiptimin e masave mbrojtëse, patrullave lidhur me aplikimin e metodave të ndaljes së automjeteve dhe pajisjeve në automjetet e Policisë.
- c) Janë siguruar: dëshmitë mbi kapacitetet e burimeve njerëzore në njësitë e trafikut, raportet vjetore të njësive, analiza mbi gjendjen e sigurisë rrugore, planet strategjike dhe operative, raportet pas operative, raportet periodike të punës, raportet e ndërrimeve, oraret e ekipeve, fletë-patrullat, raportet mbi realizimin e Strategjisë së Sigurisë Rrugore, kopjet e dosjeve të rasteve të aksidenteve të trafikut (nga 20 dosje për çdo njësi për vitet 2017-2018), etj.

2.8. Periudha e kryerjes së inspektimit

2.8.1. Bazuar në Programin e punës inspektuese, inspektimi ka filluar me datën 01.04.2019 dhe ka përfunduar me datën 29.04.2019.

2.9. Periudha e mbulimit të inspektimit

2.9.1 Inspektimi është përqendruar në vlerësimin e kryerjes së detyrave nga drejtoritë-njësitë përkatëse gjatë periudhës dy vjeçare (2017-2018) dhe gjendjen aktuale të menaxhimit.

2.10. Drejtimet e inspektimit

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

- Kapacitetet organizative dhe teknike,
- Performanca policore dhe masat për ngritjen e sigurisë rrugore,
- Menaxhimi i aksidenteve dhe vendit të ngjarjes,
- Inspektimi i patrullave në terren.

2.11. Kriteret (standardet) e vlerësimit

2.11.1. Dokumentet në vijim janë baza, në të cilën është mbështetur puna e inspektorëve, gjatë vlerësimit të kryerjes së detyrave:

- Ligji nr. 04/L-076 i Policisë;
- Ligji nr. 05/L-088 për Rregullat e Trafikut Rrugor;
- Udhëzimi Administrativ nr. 07/2018 për mbajtjen dhe qasjen në evidencën e të dhënave për aksidentet në trafik, për shoferët dhe për mjetet;
- Udhëzimi Administrativ nr. 15/2017 për procedurën e kundërvajtjes në trafikun rrugor;
- Rregullorja për Operativë në Policinë e Kosovës;
- Rregullorja për Personel dhe Administratë në Policinë e Kosovës;
- Procedura Standarde e Operimit - Njësitë Rajonale të Komunikacionit Rrugor;
- Strategjia për Sigurinë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë, etj.

2.12. Pengesat dhe kufizimet në arritjen e objektivave

2.12.1. IPK-ja vlerëson se gjatë punës në terren dhe pasqyrimin të gjetjeve në raportin e zgjeruar të inspektimit, nuk ka hasur në ndonjë vështirësi që do të ndikonte në përmbushjen me sukses të objektivave të vëna me Programin e punës inspektuese.

3. Përshkrimi i objektit, të gjeturat dhe rekomandimet

3.1. Kapacitetet organizative dhe teknike

3.1.1. Kur flasim për sigurinë e përgjithshme, përfshirë edhe sigurinë në trafikun rrugor, mendja na shkon që përgjegjëse për këtë është Policia e Kosovës. Të gjitha njësitë organizative policore, qëllim parësor kanë plotësimin e detyrave dhe përgjegjësi që iu kanë ngarkuar me ligj, për t'iu ofruar qytetarëve mbrojtje dhe siguri, por përkujdesen edhe për respektimin e rendit dhe ligjit nga qytetarët. Sa i përket sigurisë në komunikacion, fokus kryesor i inspektimit nga IPK-ja kanë qenë njësitë, të cilat gjë primare e kanë rregullimin dhe ngritjen e sigurisë në komunikacionin rrugor. Policia është e organizuar dhe strukturuar për ofrimin e shërbimeve në sigurinë rrugore në dy (2) nivele: në atë qendror dhe lokal. IPK-ja ka përpiluar më parë raporte mbi organizimin e njësive të trafikut dhe meqë është e njohur me këtë fushë, nuk vëren ndryshime në strukturën aktuale¹. Për mbulimin e zonave të përgjegjësisë me aktivitet patrullues është e nevojshme që NJRKRR-të dhe NJKA të mbulohen me personel të mjaftueshëm dhe njësi adekuate siç parashihet me strukturë.

3.1.2. Ndër parakushtet kryesore për menaxhimin cilësor të sigurisë në komunikacionin rrugor është sigurimi i kapaciteteve të burimeve njerëzore dhe funksionalizimi i njësive të parapara me strukturë. Në tabelën nr. 1 janë pasqyruar të dhënat mbi personelin aktual të njësive operative që merren drejtpërdrejt me rregullimin dhe sigurinë e komunikacionit rrugor, në raport me burimet njerëzore të autorizuara me strukturë. Nga të dhënat e paraqitura në tabelë shihet se në aspektin sasior, struktura e njësive është përmbushur kënaqshëm me burime njerëzore, me gjithë faktin se janë evidentuar tejkalime dhe mungesa në disa prej tyre. Struktura e personelit nuk është stabilizuar në disa njësi dhe mospërputhje më të theksuar kemi në numrin e policëve në kuadër të tyre. NJRKRR-Prishtinë dhe NJRKRR-Mitrovicë Veriu kanë mungesë më të theksuar të policëve, kurse NJRKRR- Pejë ka tejkalim të numrit të policëve. Në nivel të të gjitha njësive të trafikut rrugor ka mungesë të tre (3) kapitenëve, pesë (5) rreshterëve dhe në dy njësi trafiku janë evidentuar dy (2) toger më tepër se që parashihet me strukturë. Megjithëse në disa njësi të trafikut rrugor ka mungesa evidente të personelit, kjo nuk ndikon në realizimin e detyrave në terren. Megjithatë, në të ardhmen duhet të shqyrtohet mundësia e plotësimit të strukturës për secilën njësi siç parashihet me strukturë.

Njësia	Personeli sipas strukturës						Mungesat/tejkalimet					
	Maj	Kap	Tog	Rresht	Polic	SC	Maj	Kap	Tog	Rresh	Polic	SC
Prishtinë	1	1	3	7	113	7	0	-1	0	-1	-21	-2
Mit. Jugu	0	1	2	6	48	8	0	0	0	-1	-5	+1
Mit. Veriu	0	1	2	6	45	5	0	-1	+1	-2	-9	-2
Pejë	0	1	2	6	49	8	0	-1	+1	-1	+11	-3
Gjakovë	0	1	2	6	47	6	0	0	0	0	0	0
Prizren	0	1	2	6	47	8	0	0	0	0	-5	0
Ferizaj	0	1	2	6	48	7	0	0	0	0	+1	0
Gjilan	0	1	2	6	48	8	0	0	0	0	0	0
NJKA	1	1	0	6	44	1	0	0	0	0	0	0

¹ Raportet e inspektimeve: nr. 4/2015 dhe nr. 2/2017

3.1.3. Përveç kapaciteteve të burimeve njerëzore, IPK ka vlerësuar edhe funksionimin e njësive me të gjithë sektorët dhe ekipet operative të parapara brenda tyre (NJRKRR dhe NJKA). Kjo është bërë me qëllim të identifikimit të nevojave të tyre apo kërkesave për rishikimin, ndryshimin apo plotësimin e strukturës organizative. Nga të dhënat e inspektimit del se struktura e këtyre njësive është e organizuar në nivel të kënaqshëm dhe nuk ka ndonjë kërkesë për rishikim apo ndryshim të saj. Megjithatë, gjatë inspektimit është gjetur se në disa njësi të komunikacionit rrugor nuk janë funksionalizuar Ekipet e motoçiklistëve (në Pejë, Gjakovë, Mitrovicë Veriu, Mitrovicë Jugu dhe Ferizaj). Kjo ka ardhur përshkak të mungesës së pajimit me motoçikleta dhe mungesës së stafit adekuat, gjë që është cekur më parë edhe në Raportin e inspektimit nr. 4/2015. Rrjedhimisht del se si rezultat i mungesës së këtyre ekipeve nuk është përmbushur në tërësi struktura organizative në njësitë e cekura dhe kjo mund të ndikojë negativisht në efikasitetin e njësive patrulluese, në parandalimin e ngjarjeve në trafik dhe përgjithësisht në ngritjen e sigurisë rrugore. Duke qenë se struktura e përcakton këtë funksionim dhe meqë puna e ekipeve ndikon pozitivisht në ngritjen e sigurisë rrugore, menaxhmenti policor duhet të shqyrtojë mundësinë e vënies në funksion të këtyre ekipeve.

Rekomandimi nr. 1

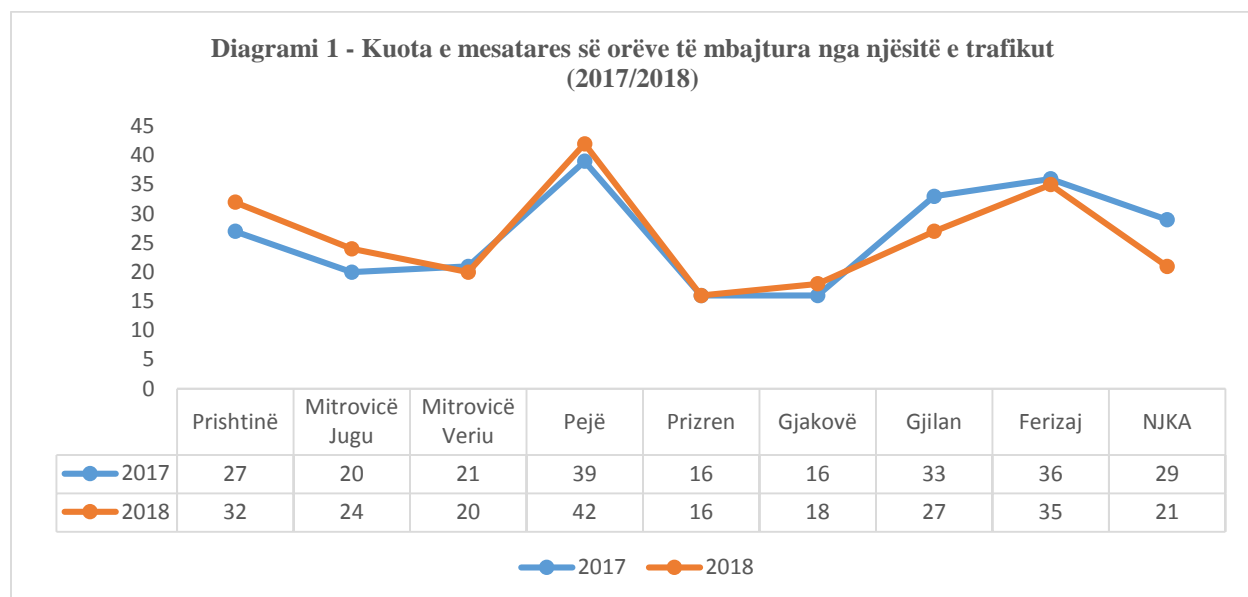
IPK-ja u rekomandon Udhëheqësit të Divizionit të Komunikacionit Rrugor, që në bashkëpunim me Udhëheqësit e Njësive Rajonale të Komunikacionit Rrugor, të angazhohen në drejtim të plotësimin të strukturës organizative për njësitë e trafikut rrugor, duke funksionalizuar Ekipet e motoçiklistëve, të cilat mund të kontribuojnë në ngritjen e sigurisë rrugore.

3.1.4. Struktura organizative për rregullimin e komunikacionit rrugor në autostrada ka paraparë si njësi të veçantë NJKA-në, selia e së cilës është në Fushë Kosovë. Detyrat dhe përgjegjësitë e kësaj Njësie janë të njëjta me ato të njësive rajonale që rregullojnë komunikacionin rrugor, mirëpo dallimi i vetëm nga këto njësi është se NJKA operon vetëm në autostrada. Inspektimi vë në pah se zona e mbulimit dhe operimit të NJKA-së përfshinë territor dhe zona të disa rajoneve të largëta, me çka paraqet vështirësi për kontroll efikas të komunikacionit rrugor. Duke qenë se autostradat kalojnë në territorin e disa rajoneve ku operojnë NJRKRR-të, është e rrugës të bëhet analizë për të rishikuar mundësinë e shkrirjes së kësaj Njësie në njësitë tjera të trafikut, meqë mund të ndodhë që reagimi i saj në situata të caktuara të jetë i vonuar përshkak të zonës së gjërë të përgjegjësisë. Interesimi policor duhet të orientohet në daljen e shpejtë të njësive patrulluese në vendin e ngjarjes së aksidenteve, uljen e harxhimeve dhe ngritjen e besimit të qytetarëve mbi reagimin policor, etj. Menaxhmenti duhet të analizojë strukturën aktuale për këtë Njësi, duke marrë për bazë vështirësitë gjatë operimit brenda ekskluzivitetit të menaxhimit në autostrada.

3.1.5. Trajnimet e zyrtarëve policor nga fusha e trafikut dhe sigurisë rrugore konsiderohen mjete me rëndësi për ngritjen profesionale. Trajnimet si mundësi e zhvillimit profesional të vazhdueshëm pranohen si procese të dizajnuara për të rritur njohuritë profesionale, aftësitë dhe sjelljen e zyrtarëve policor, por edhe që të freskojnë dhe përmirësojnë praktikën e punës. Gjatë inspektimit në njësitë e trafikut është konfirmuar se të gjitha kanë analizuar e identifikuar nevojat për trajnime të brendshme për periudhën 2017 dhe 2018. IPK-ja mbështetë dhe inkurajon njësitë për këto plane të trajnimeve për ngritjen e performancës së zyrtarëve policor në menaxhimin e trafikut rrugor. Trajnimi profesional i stafit të NJRKRR-ve dhe NJKA-së vazhdon të kryhet në dy mënyra: trajnimi i obligueshëm (trajnimi i brendshëm prej 40 orëve që mbahet brenda NJRKRR-ve/NJKA-së) dhe

trajnimet që ofron Agjencia e Kosovës për Siguri Publike (AKSP). IPK në këtë inspektim më tepër është fokusuar në vlerësimin e përmbushjes së agjendës trajnuese lidhur me programin e trajnimit të brendshëm, i konsideruar si program më gjërë në raport me programet tjera trajnuese.

3.1.6. Rregullorja për Personel dhe Administratë në Policinë e Kosovës, në nenin 99 përcakton që “Njësitë organizative në kuadër të Policisë, divizionet, drejtoritë dhe departamentet për Shërbime Mbështetëse, drejtoritë rajonale duhet të përkujdesen që secili zyrtar policor, brenda periudhës kohore prej një (1) viti t’i mbajë së paku 40 orë trajnim”. Bazuar në analizën e raporteve të njësive mbi realizimin e trajnimeve të brendshme, kryesisht mbizotërojnë temat në lidhje me sigurinë e trafikut, si ato që lidhen me: bazën ligjore për sigurinë në trafik, skicimin, përdorimin e matësve të shpejtësisë dhe alkoolit, etj. Përgjithësisht një zyrtar policor i një njësie ka ndjekur mesatarisht 26 orë trajnim të brendshëm brenda një viti dhe ky nivel është i njëjtë për dy vitet e fundit. Nëse krahasojmë individualisht çdo njësi të trafikut, del se secili zyrtar policor i NJRKRR-Pejë ka ndjekur mesatarisht 39, përkatësisht 42 orë trajnim gjatë viteve 2017- 2018. Kurse, secili prej zyrtarëve policor të NJRKRR-Prizren ka ndjekur mesatarisht nga 16 orë trajnim të brendshëm. IPK-ja vlerëson se disa njësi të trafikut nuk kanë përmbushur agjendën mbi orët e obligueshme trajnuese dhe sipas tyre arsyet janë të ndryshme, si: nevojat operacionale, pushimet, lëvizjet e personelit, etj. Njësitë e trafikut kanë ndërtuar sistem të mirë për trajnime të brendshme dhe kjo nuk paraqet problem për to, pasi që kanë kuadro dhe trajnerë të çertifikuar në fushën e trafikut. Por duhet cekur se për disa çështje, siç është leximi i tahografëve digjital, në shumë njësi është kërkuar që të kenë trajnime shtesë dhe të avancuara për këtë temë. Ndërkaq, inspektimi i bërë, sidomos gjatë kontrollimit të dosjeve hetimore të njësive, ka nxjerrë në pah nevojën që këto njësi të bëjnë trajnime shtesë/plotësuese lidhur me përgatitjen e kompletimin e dosjeve hetimore. Ky trajnim do të ndikonte në rifreskimin e njohurive dhe aplikimin e duhur të parimeve ligjore gjatë hetimit të një rast aksidenti dhe kompletimin e dosjes.



Rekomandimi nr. 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.

3.1.7. NJRKRR-të dhe NJKA kanë për detyrë të mbulojnë zonat e përgjegjësive që kontrollojnë, me patrulla policore, të cilat duhet të jenë të angazhuara 24 orë. Këto njësi për rregullimin e trafikut dhe ngritjen e sigurisë rrugore i kanë të përcaktuara detyrat e planifikuara me orare ditore të ndërrimeve që përfshijnë patrullimet dhe pikat e kontrollit. Gjatë kontrollit të orareve ditore në këto njësi vërehet se mbulueshmëria e përgjegjësive së zonës gjatë një ndërrimi mbulohet prej 2-4 ekipeve në terren. Mbulueshmëria e zonave të përgjegjësive me zyrtarë policor në të gjitha njësitë e trafikut nuk është problematike dhe nuk paraqet ndonjë shqetësim që ndikon në kryerjen e punëve të përditshme. Një element pozitiv është përdorimi i automjeteve me targa civile, pothuajse në të gjitha njësitë, të cilat kanë sjellë rezultate të mira në sigurinë rrugore. Përdorimi i automjeteve me targa civile në rregullimin e trafikut dhe mbikëqyrjen e sigurisë rrugore është theksuar si mjaft pozitiv jo vetëm për shkak të gjobitjes së kundërvajtësve, por edhe si preventivë në respektimin e rregullave të trafikut rrugor nga pjesëmarrësit në trafik. IPK-ja inkurajon këto njësi që të aplikojnë këtë metodë operimi, ngase konsiderohet se do të shërbejë si preventivë për uljen e aksidenteve.

3.1.8. Ngritja e nivelit të sigurisë në rrugët e vendit është ndër objektivat kryesore të Policisë. Për të arritur këtë qëllim nuk mjaftojnë vetëm kapacitetet e burimeve njerëzore, por është e nevojshme edhe pajimi i mirë i NJRKRR/NJKA me pajisje cilësore të punës. Aksidentet janë një ndër shkaqet kryesore të vdekshmërisë së personave në trafikun rrugor dhe pothuajse në tërë botën, alkooli është një nga faktorët që ndikon në ndodhjen e tyre. Për këtë arsye, përcaktimi i pranisë së alkoolit te pjesëmarrësit në trafikun rrugor është masë parandaluese e përcaktuar me Ligjin për Rregullat në Trafikun Rrugor. Lidhur me këtë, IPK-ja është interesuar të dijë për numrin e përgjithshëm të alkootesteve në funksion të njësive të trafikut dhe funksionalitetin e tyre. NJRKRR/NJKA janë të furnizuar me 87 pajisje për matjen e prezencës së alkoolit (alkooteste), prej të cilave, 33% prej tyre janë jashtë përdorimi. Ky numër i madh alkootesteve jofunksionale vjen si rrjedhojë e vjetërsisë dhe nuk mund të kalibrohen apo servisohen. Në NJRKRR-Ferizaj, nga gjithsej 24 alkooteste, 15 prej tyre nuk janë në përdorim për shkak të vjetërsisë dhe nuk mund të kalibrohen. Është mirë që në këto raste dhe në të tjera të ngjajshme, gjatë inventarizimit dhe vlerësimit të pasurive jo-financiare të njësive të trafikut, pajisjet e tilla për shkak të vjetërsimit ose pamundësisë së riparimit, të hiqen nga regjistrat e pasurive, për të pasqyruar një gjendje reale të pajisjeve, me të cilat janë ngarkuar. Sipas të dhënave të DKRR-së, janë në pritje të furnizimit edhe me 30 alkooteste sipas kontratës së vlefshme deri në vitin 2021. Sa i përket kalibrimit të alkootesteve që janë funksionale, inspektimi ka gjetur se këto pajisje janë kalibruar sipas afateve.

3.1.9. Tejkalmimi i shpejtësisë është një nga kundërvajtjet më të zakonshme dhe të shpeshta gjatë drejtimit të një automjeti. Ngasja e automjetit më shpejt se sa lejohet ose ngasja me një shpejtësi të papërshtatshme për kushtet e dhëna të rrugës është e sanksionuar. Për përcaktimin e shpejtësisë së lëvizjes, policëve u lejohet përdorimi i matësve të shpejtësisë të njohur si radarë². Për këtë, IPK-

² Ligji nr. 05/L-088 për Rregullat në Trafikun Rrugor, neni 246.

ja ka inspektuar njësitë lidhur me pajimin e tyre me radarë dhe funksionalitetin e tyre. Njësitë e trafikut kanë 117 pajisje për matjen e shpejtësisë, ku 60% e tyre janë jashtë funksionit. Pajisjet funksionale për matjen e shpejtësisë janë të kalibruara dhe posedojnë çertifikata përkatëse. Arsyeet që shumë pajisje janë jashtë përdorimi është për faktin se në disa njësi ato janë të vjetëruara (ka pajisje më të vjetra se 10 vite) dhe po ashtu ka pajisje që nuk përdoren përshkak të problemeve me bateri. Shihet tendenca për zëvendësimin e pajisjeve të vjetra, me më të sofistikuar. Pothuajse në të gjitha njësitë e trafikut ekziston të paktën nga një pajisje e avansuar, që gjatë operimit, në të njëjtën kohë regjistron shpejtësinë, regjistron kohën e ndaljes dhe fotografon-inçizon automjetin. Inspektimi vë në pah se policët gjatë shqiptimit të sanksionit nuk i dëshmojnë në mënyrë fizike të dhënat nga matësi i shpejtësisë për kundërvajtjen e kryer. Policët duhet që kundërvajtësve t'iu dëshmojnë kundërvajtjen e kryer, duke iu ofruar dëshminë fizike nga matësi i shpejtësisë, gjë e cila ngritë transparencën, shmangë dyshimet për keqpërdorim eventual dhe mund të shërbejë si provë në procedurë nëse ata ushtrojnë kundërshtime. Policia është e vetëdijshme për rëndësinë e këtyre pajisjeve, mirëpo ka hasur në vështirësi për furnizim, përshkak të proceseve të prokurimit. Besohet se për një kohë të shkurtër do të tejkalohen këto vështirësi, drejt realizimit të synimit për zëvendësimin e pajisjeve.

Tabela nr. 2 - Pasqyra e pajisjes së njësive të trafikut me pajisje dhe mjete pune (prill 2019)								
Njësia	Matës shpejtësie	Kamerë aparat	Alkotest	Kon	Reflektor	Kon numerik	Metri	Stop dore
Prishtinë	13 ³ (3) ⁴	22 (17)	12 (7)	40 (40)	3 (3)	10 (10)	20 (20)	107 (107)
Mitrovicë Jugu	16 (5)	34 (14)	8 (6)	20 (20)	2 (2)	3 (3)	10 (10)	55 (55)
Mitrovicë Veriu	8 (7)	12 (12)	6 (6)	25 (25)	2 (2)	10 (10)	17 (17)	43 (43)
Pejë	14 (7)	21 (15)	11 (6)	50 (50)	2 (2)	20 (20)	15 (15)	66 (66)
Prizren	9 (6)	11 (8)	9 (8)	147 (118)	6 (3)	(0)	15 (5)	53 (53)
Gjakovë	5 (3)	5 (4)	5 (5)	20 (20)	2 (2)	10 (10)	7 (7)	37 (37)
Gjilan	9 (4)	16 (16)	5 (5)	12 (12)	1 (1)	3 (3)	23 (23)	55 (55)
Ferizaj	32 (3)	16 (11)	24 (9)	35 (35)	3 (3)	0 (0)	20 (20)	104 (104)
NJKA	11 (9)	27 (27)	7 (6)	20 (20)	3 (3)	1 (1)	20 (20)	53 (53)
Gjithsej	117 (47)	164 (124)	87 (58)	369 (340)	24 (21)	57 (57)	147 (137)	573 (573)
Jofunksi onaliteti	60%	24%	33%	8%	13%	0%	7%	0%

³ Numri jashtë kllapës pasqyron sasinë pajisjeve që janë në dispozicion nga njësia e trafikut.

⁴ Numri brenda kllapave pasqyron sasinë e pajisjeve që janë funksionale.

3.1.11. Përveç matësve të shpejtësisë së lëvizjes dhe pajisjeve për matjen e sasisë së alkoolit, IPK-ja ka verifikuar edhe gjendjen e kamerave-aparateve dhe reflektorëve, si mjete pune të një rëndësie të veçantë për punë. Bazuar në të gjeturat e inspektimit, në nivel të të gjitha njësive të trafikut, 24% e kamerave apo aparateve dhe 13% e reflektorëve janë jofunksionale. Njësitë e trafikut duhet të ndërmarrin hapat e nevojshëm në evitim të kësaj gjendjeje, ngase pajisjet e tilla luajnë rol me rëndësi dhe ndikojnë në punën cilësore të ekipeve në terren. Jofunksionaliteti i tyre vlerësohet të ketë ardhur si rezultat i dëmtimeve, vjetërsisë apo amortizimit teknologjik të pajisjeve. Gjendjen më të rënduar me kamera - aparate jofunksionale e ka NJRKRR-Mitrovicë Jugu, derisa NJRKRR-Prizren është e vetmja njësi që ka reflektor jofunksional. Veç tjerash, duhet potencuar edhe se disa njësi të trafikut nuk janë mjaftueshëm të furnizuara edhe me material shpenzues, përfshirë dorëza, shkumës, shirit për sigurimin e vendit të ngjarjes, etj. Edhe pse këto nuk janë të kushtueshme, furnizimet e tilla nuk duhet të neglizhohen ngase paraqesin mjete pune të nevojshme.

Rekomandimi nr. 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.

3.1.12. Takimet me zyrtarë të njësive të trafikut vëjnë në pah edhe nevojat dhe kërkesat e pajimit të njësive patrulluese dhe hetuese me pajisje kompjuterike dhe printerë. Është vështirë që një numër i madh zyrtarësh patrullues dhe hetues të punojnë me numër të kufizuar kompjuterësh, ku shumë prej tyre janë edhe të vjetëruar. Këta zyrtarë çdo ditë ballafaqohen me numër të madh shkresash, përfshirë edhe ato që lidhen me përgatitjen e rasteve për organet tjera. Nevojitet një analizë mbi kushtet e punës në këto njësi, duke mos lënë anash automjetet operative dhe hapësirat e nevojshme për punë. Sa i përket hapësirave të punës ku operojnë disa NJRKRR/NJKA, shihet se ato nuk ofrojnë kushtet e nevojshme për punë. Hapësira të pamjaftueshme të punës vërehen edhe në disa njësi të trafikut, si: në objektin e NJRKRR-Prishtinë dhe NJKA në Fushë Kosovë, Gjakovë, Mitrovicë Veriu dhe Pejë. Krijimi i kushteve më të mira ndikon në ngritjen e cilësisë së punës.

3.1.13. Përveç planifikimit, organizimit dhe udhëheqjes, menaxhmenti ka për detyrë të kontrollojë dhe të monitorojë aktivitetet e patrullave, për të siguruar se detyrat kryhen ashtu siç planifikohen. Përmes mbikëqyrjes, menaxherët identifikojnë problemet dhe ngeciet, dhe varësisht prej tyre ata ndërmarrin masat e nevojshme për korrigjimin e tyre. Lidhur me cilësinë e mbikëqyrjes së njësive të trafikut nga nivelet e larta menaxhuese, IPK-ja ka verifikuar nëse ato janë realizuar. Kontrollat janë të nevojshme dhe i kontribuojnë ngritjes së integritetit policor, pasi që këto njësi shpesh dalin të jenë të ekspozuara ndaj rrezikut për përfshirje në vepra të kundërligjshme. Tabela më poshtë jep një përmbledhje të numrit të përgjithshëm të inspektimeve të kryera nga nivelet e ndryshme të kontrollit, përfshirë ato të kryera nga drejtuesit e vetë njësive të trafikut, drejtorive rajonale dhe divizioni përkatës. Kontrolli i vazhdueshëm i patrullave të trafikut nga mbikëqyrësit ndikon në ngritjen e vigjilencës dhe përkushtimit në kryerjen e detyrave. Bazuar në raportet e inspektimeve të realizuara nga menaxherët policor, vlerësohet se inspektimet janë më cilësore, ngase adresojnë

dobësi në aktivitetet e patrullimit në terren⁵, të cilat edhe IPK-ja i ka hasur gjatë inspektimit. IPK-ja ka dëshmi që përmes kontrolleve janë identifikuar dobësitë dhe mbi bazën e tyre ndërmerren veprime korigjuese. Statistikat mbi kontrollet e kryera në njësitë e trafikut shënojnë rënie të numrit të tyre në tre nivelet krahasuar me një vit më parë. Numri i inspektimeve nga menaxherët e vet njësive të trafikut ka shënuar rënie për 5%, numri i inspektimeve nga drejtoritë rajonale ka shënuar rënie për 4%, kurse inspektimet nga Divizioni i Komunikacionit Rrugor kanë rënë për 17%. IPK inkurajon menaxherët e niveleve menaxhuese që të vazhdojnë me kontrolle të vazhdueshme, ngase ato i shërbejnë punës efektive dhe shëndetit të organizatës. Kontrollet e tilla identifikojnë dobësitë dhe problemet që dalin gjatë punës në trafik dhe marrjen e masave për tejkalimin e tyre. Në tabelën më poshtë kemi pasqyruar numrin e inspektimeve të kryera dhe autoritetet, të cilat i kanë realizuar.

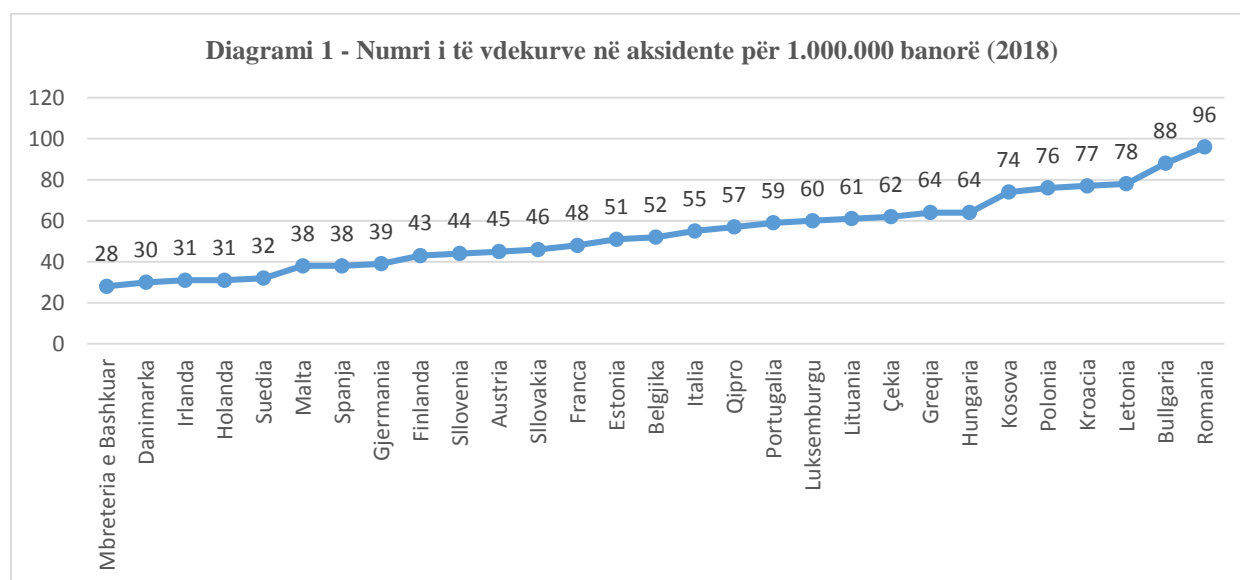
Tabela nr. 3 - Pasqyra e përgjithshme për llojet e kontrolleve të realizuara dhe numrin e tyre						
Njësia e trafikut	Inspektimet nga menaxherët e njësisë		Inspektimet nga menaxhmenti i DRP-së		Inspektimet nga DKRR	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Prishtinë	28	17	4	1	4	3
Mitrovicë Jugu	33	28	5	6	3	3
Mitrovicë Veriu	16	43	0	0	0	0
Pejë	29	17	0	0	2	2
Prizren	30	23	6	4	4	2
Gjakovë	16	14	3	4	4	3
Gjilan	8	16	0	0	0	0
Ferizaj	26	22	10	12	3	4
NJKA	6	3	0	0	4	3
Gjithsej	192	183	28	27	24	20

3.2. Performanca policore në ngritjen e sigurisë rrugore

3.2.1. Dihet që në procesin e ngritjes së sigurisë në komunikacion, hapi fillestar është të bëhet analiza për gjendjen ekzistuese të sigurisë rrugore. Analiza ndihmon në identifikimin e burimit të problemeve të sigurisë në trafikun rrugor dhe mbi bazën e tyre ndërmerren masa të veprimit. Gjatë inspektimit është faktuar se DKRR-ja dhe njësitë e trafikut kryejnë analiza për gjendjen e sigurisë rrugore, të cilat përmbajnë informata për kushtet e rrugëve, shkaktarët e aksidenteve, numrin e tyre, pasojat, mungesën e shenjave të trafikut, gjendjen e infrastrukturës, etj. Përveç kësaj, njësitë në përgjithësi kanë identifikuar vendet e rrezikshme (pikat e zeza) dhe lidhur me to kanë nxjerrë raporte, të cilat i kanë adresuar tek organet kompetente. Me qëllim të ngritjes së sigurisë në trafikun rrugor, bazuar në të dhënat e njësive të trafikut dhe inspektimit të gjendjes infrastrukturore rrugore, DKRR vetëm gjatë vitit 2018 ka hartuar 106 raporte dhe analiza me rekomandime, të cilat i janë drejtuar institucionit kompetent për siguri rrugore (Ministrisë së Infrastrukturës, Komunave, etj.). IPK-ja vlerëson përkushtimin e njësive të trafikut për analizat e kryera për sigurinë në trafik dhe i inkurajon të vazhdojnë me këtë nivel, në mënyrë që me kohë të njoftohen institucionet relevante për pengesat e identifikuara dhe veprimet parandaluese për eliminimin e tyre.

⁵ Inspektimi i ekipeve patrulluese në terren të NJKA-së, i realizuar nga drejtuesit me datë 29.04.2018 ka identifikuar se pajisjet përcjellëse të laserëve të rinj, siç janë këmbët mbajtëse dhe printeri nuk ishin duke i përdorur fare.

3.2.2. Situata e sigurisë rrugore në vendin tonë konsiderohet e rënduar. Për të kuptuar se cila është situata reale, duhet vështruar indikatorët e sigurisë rrugore në vendet evropiane, përfshirë edhe vendet fqinje. Bashkimi Evropian ka disa nga rrugët më të sigurta në botë. Sidoqoftë, më shumë se 25.000 njerëz ende humbin jetën në rrugët e BE-së çdo vit, dhe shumë më tepër janë plagosur rëndë. 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. Ato janë nxitur të fokusojnë përpjekjet në fushat me performancë më të ulët, duke synuar zvogëlimin e pabarazisë në radhët e shteteve anëtare, gjithnjë për t’iu siguruar qytetarëve nivel më uniform të sigurisë rrugore brenda BE-së. Politikat e ashtuquajtura orientuese të Komisionit Evropian⁶ synojnë përgjysmimin e vdekjeve në rrugët e BE-së deri në vitin 2020. Në vitin 2018, rreth 25.100 vdekje rrugore janë raportuar nga 28 shtetet anëtare të BE-së. Është një rënie prej 21% krahasuar me vitin 2010. Në vitin 2018, niveli mesatar i vdekshmërisë në rrugët e shteteve anëtare të BE-së ka qenë 49 vdekje për 1.000.000 banorë. Sipas analizave, nuk ka gjasa që të arrihet objektivi i përgjysmimit të numrit të vdekjeve në rrugë deri në vitin 2020. Shtetet anëtare me rezultatet më të mira të sigurisë në rrugë janë Mbretëria e Bashkuar (28), Danimarka (30) dhe Irlanda (31). Tre shtetet anëtare me nivelet më të larta të vdekshmërisë janë Rumania (96), Bullgaria (88) dhe Letonia (78). Sipas statistikave të Komisionit Evropian, ulja mesatare e numrit të vdekjeve në rrugë për BE-në në tërësi në vitin 2018 ka qenë 1% më e ulët krahasuar me vitin 2017. Kosova renditet mbi mesataren e Bashkimit Evropian, me 74 vdekje nga aksidentet për 1.000.000 banorë⁷. Kur krahasojmë indikatorët e tillë me disa nga vendet e rajonit, shohim se shkalla e vdekshmërisë në Serbi nga aksidentet rrugore është 78 vdekje për 1.000.000 banorë⁸. Me 10.4 vdekje për 1.000,000 banorë, Mali i Zi është nga vendet me numrin më të madh të personave të vdekur në aksidente trafiku në Evropë.



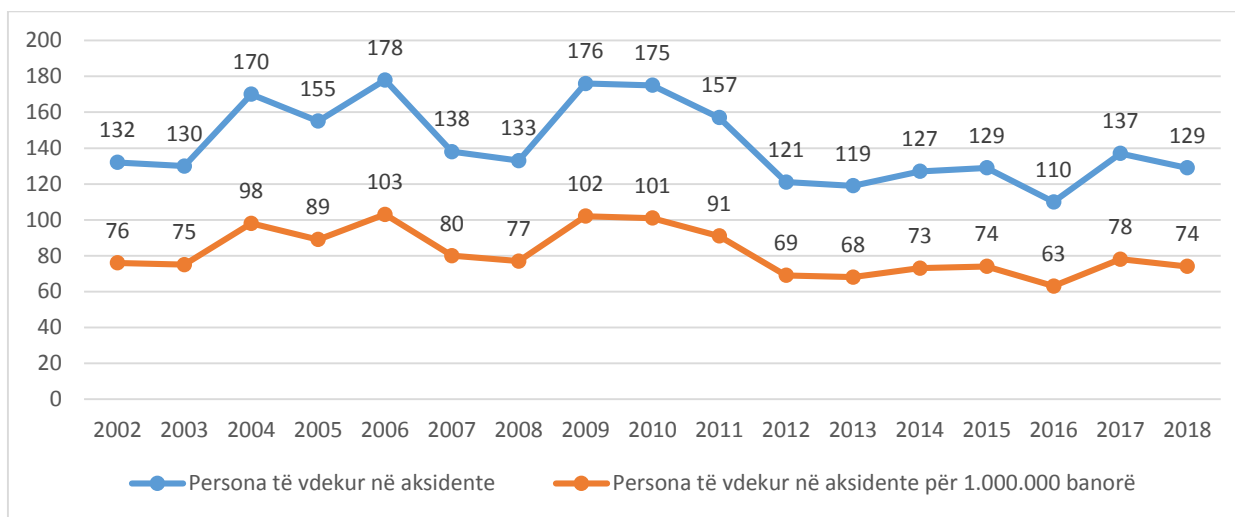
⁶ European Commission, *Policy orientations on road safety 2011-2020*, Brussels, 20.7.2010 COM (2010).

⁷ Të dhëna nga Raporti Vjetor i Divizionit të Komunikacionit Rrugor (2018).

⁸ International Transport Forum- OECD, *Road safety annual report, 2019*.

3.2.3. Qeveria e Kosovës në vitin 2015 ka nxjerrë Strategjinë e Sigurisë Rrugore që parasheh zvogëlimin e numrin e të vdekurve për 50%, zvogëlimin e numrit të personave të lënduar për 20% dhe zvogëlimin e numrit të aksidenteve për 10% deri në vitin 2020. Trendët për këto tre vite nuk japin indikacion që këto do të arrihen, në përjashtim të zvogëlimit të numrit të aksidenteve. Kosova me fillimin e implementimit të Strategjisë ka pasur një fillim të mbarë që është përcjellë me trendin më të ulët të vdekjeve që nga viti 2002 (63 vdekje për 1.000.000 banorë). Por më pas, dy vitet e fundit, Kosova nuk ka performuar kënaqshëm në ngritjen e sigurisë rrugore siç është parashikuar dhe këtë e pasqyron trendi negativ i vdekshmërisë. Vitet më të rënda sa i përket numrit të të vdekurve nga aksidentet e trafikut kanë qenë vitet 2006, 2009 dhe 2010, krahasuar me vitet 2012, 2013 dhe vitin 2016 kur kemi pasur një rënie të numrit të të vdekurve në aksidente të trafikut. Viti 2016 ka shënuar numrin më të ulët të vdekjeve nga aksidentet që nga periudha e luftës. Sa i përket numrit të vdekjeve nga aksidentet, vendi ynë vazhdon të jetë i renditur mbi mesataren e Bashkimit Evropian, por më mirë se disa vende të saj dhe të Ballkanit, përfshirë këtu Serbinë dhe Malin e Zi. Akterët institucional dhe vetë qytetarët duhet orientuar në drejtim të ngritjes së sigurisë rrugore, në mënyrë që indikatorët e sigurisë të manifestojnë një gjendje më pozitive të sigurisë rrugore.

Diagrami nr. 2 - Trendet e vdekshmërisë nga aksidentet në Kosovë



3.2.4. Më lartë është cekur se indikatorët që synohen të arrihen gjatë implementimit të Strategjisë deri më 2020 nuk duket të jenë të arritshëm, në përjashtim të atyre për zvogëlimin e numrit të aksidenteve. Aksidentet në rrugët e vendit tonë kanë një trend të uljes që nga viti 2016. Nga viti 2016 kur janë evidentuar gjithsej 18.665 aksidente në nivel vendi, në vitin 2017 numri i tyre ka rënë për 4%. Edhe viti 2018 ka shënuar rënie të numrit të aksidenteve krahasuar me një vit më parë për 11%. Vlerësohet se nga fillimi i implementimit të Strategjisë, numri i aksidenteve ka rënë për 15%. Siç pasqyrohet edhe në tabelë, gjashtë (6) drejtoritë rajonale policore kanë shënuar rënie të numrit të aksidenteve rrugore brenda zonave të tyre të përgjegjësisë. Duke krahasuar tre vitet e fundit, mund të themi se viti 2016 ka regjistruar numrin më të ulët të vdekjeve që nga viti 2002. Viti 2017 ka shënuar një ngritje, pasuar në vitin 2018 me një ulje të lehtë të numrit të vdekjeve dhe të të lënduarve. Trendët nuk japin indikacion për arritjen e synimeve të Strategjisë për uljen e indikatorëve në kuotat prej 50% dhe 20% (zvogëlimi i numrit të vdekjeve dhe të të lënduarve).

Tabela nr. 4 - Të dhëna përmbledhëse statistikore mbi ngjarjet në trafikun rrugor						
Drejtoria	Numri i aksidenteve		Numri i vdekjeve		Numri i të lënduarve	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
DRP - Ferizaj	1.766	1.423	19	14	892	907
DRP - Gjilan	1.412	1.177	11	9	1.021	969
DRP - Gjakovë	1.056	975	14	11	894	900
DRP - Mitrovicë Jugu	1.471	1.309	14	9	1.291	1.283
DRP - Pejë	1.940	1.796	20	23	1.937	2.030
DRP - Prizren	1.914	1.992	8	13	1.335	1.284
DRP - Prishtinë	7.643	6.523	35	43	4.598	4.460
DRP - Mitrovicë Veriu	154	169	2	1	134	127
NJKA	457	478	14	6	422	390
Gjithsej	17.813	15.842	137	129	12.524	12.350

3.2.5. IPK-ja është interesuar të shoh edhe efikasitetin e njësisve patrulluese në drejtim të ngritjes së sigurisë në trafikun rrugor. Patrullat policore në kuadër të autorizimeve dhe përgjegjësive të tyre ndërmarrin një varg aktivitete - masash pro-aktive dhe reaktive drejt ngritjes së sigurisë rrugore, përfshirë patrullimet, vendosjen e pikave të kontrollit, shqiptimin e gjobave ndaj kundërvajtësve në trafik, etj. Në nivel vendi, të gjitha këto masa kanë shënuar ngritje në numër përgjatë vitit 2018. Në nivel të përgjithshëm, numri i patrullimeve me automjete gjatë vitit 2018 ka shënuar ngritje për 7% krahasuar me një vit më parë. Pikat e kontrollit gjatë patrullimeve janë ngritur për rreth 1%. Numri i gjobave të shqiptuara ndaj kundërvajtësve gjithashtu ka shënuar ngritje për rreth 5% dhe shqiptimi i tyre ka arritur numër rekord që nga themelimi i Policisë. IPK-ja çmon angazhimet e njësisve të trafikut në shtimin e masave pro-aktive, drejt krijimit të një sigurie më të madhe rrugore.

3.2.6. Nga analiza e indikatorëve të sigurisë rrugore (ngjarjeve rrugore) dhe atyre të performancës policore, del se ngjarjet në trafik rrugor nuk reflektojnë domosdo angazhimet policore në trafikun rrugor. Nëse shikohen individualisht parametrat sipas drejtorive rajonale policore, paraqitet një pasqyrë konfuze. Nëse marrim për shembull DRP-Gjakovë, kjo drejtori ka shënuar rënie të numrit të aksidenteve dhe të të vdekurve me gjithë faktin se masat pro-aktive në sigurinë rrugore kanë trend rënës. Kurse, në kuadër të DRP-Ferizaj ka rënë numri i aksidenteve dhe i të vdekurve, me gjithë faktin se të gjithë masat pro-aktive kanë trend ngritës. Me drejtoritë tjera është një situatë e ndryshueshme. IPK vlerëson se jo gjithçka që ndërmerret nga Policia ndikon drejtpërdrejt në siguri rrugore, ngase kjo është vetëm një nga akterët që kontribuon në sigurinë rrugore. Andaj, duhet cekur se është obligim i shumë akterëve që të krijojnë një situatë më të volitshme të sigurisë në rrugët e vendit, përfshirë këtu institucionet dhe qytetarët, ngase ambienti ku jetojmë duhet të mirëmbahet në aspektin e sigurisë nga të gjithë.

Tabela nr. 5 - Përmbledhje e aktiviteteve policore në ngritjen e sigurisë rrugore⁹						
Drejtoria	Gjoha të shqiptuara		Patrullime me vetura		Pika kontrolli	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
DRP Ferizaj	44.617	51.618	9.676	11.040	20.577	23.665
DRP Gjilan	42.743	45.860	13.097	15.507	20.744	20.729
DRP Gjakovë	41.513	38.245	7.601	7.484	16.747	12.387
DRP Mitrovicë Jugu	9.548	28.550	10.459	10.158	13.739	14.395
DRP Pejë	41.781	37.705	13.229	14.269	17.092	17.883
DRP Prizren	57.089	53.726	16.215	18.572	15.739	16.449
DRP Prishtinë	104.682	101.893	18.100	20.680	36.361	34.779
DRP Mitrovicë Veriu	5.791	7.591	10.227	8.725	17.349	19.980
NJKA	34.887	35.904	3.342	3.117	10.298	9.879
Gjithsej	382.651	401.092	101.946	109.552	168.646	170.146

3.2.7. Në ngritjen e sigurisë në rrugë, Policia e Kosovës e në veçanti njësitë që merren vetëm me sigurinë dhe menaxhimin e trafikut hartojnë plane dhe projekte të ndryshme në parandalimin e aksidenteve të trafikut rrugor. Në bazë të parimeve dhe rregullave të brendshme, njësitë e trafikut kanë detyrë të hartojnë plane mujore, periodike dhe vjetore. Përveç këtyre, ato realizojnë planet operative të hartuara nga DKRR-ja dhe DRP-të, si dhe planet strategjike të hartuara nga niveli shtetëror. IPK-ja është interesuar të njihet për hartimin e planeve dhe realizimin e tyre në praktikë. Inspektimi ka gjetur se të gjitha njësitë e inspektuara të trafikut rrugor kanë prezentuar dëshmi për përpilimin e planeve të tilla si dhe raportet pas operacionale për zbatueshmërinë e tyre. Në të gjitha këto plane, janë paraqitur objektiva të qarta, me cilat në përgjithësi kërkohet zvogëlimi i numrit të aksidenteve, sidomos i atyre me fatalitet, ngritja e numrit të patrullimeve dhe pikave të kontrollit, sensibilizimin publik për sigurinë rrugore, etj. Është inkurajuese fakti që disa njësi edhe përkundër faktit që nuk kanë arritur t'i realizojnë në tërësi objektivat e caktuara, pasqyrojnë sqarimet lidhur me mosrealizimin e tyre. Bazuar në të dhënat e kontrolluara, IPK inkurajon drejtuesit e njësive të trafikut që edhe në të ardhmen të hartojnë dhe realizojnë plane për siguri rrugore, por njëkohësisht të vendosin objektiva të matshme dhe që mund të realizohen në praktikë.

3.2.8. Ndër prioritetet që ka Policia lidhur me sigurinë rrugore, është edhe sensibilizimi publik lidhur me nevojën e respektimit dhe zbatimit të rregullave në trafik. E gjithë kjo bëhet me qëllim të vetëdijësisimit të pjesëmarrësve në komunikacion, duke organizuar projekte konkrete për siguri, fushata mediale, ligjërata në institucione arsimore, shpërndarje të broshurave, konferenca për sigurinë në trafik, spote televizive, etj. Nga analiza e raporteve të DKRR/NJKA/NJRKRR shihet se në këtë pikë, këto njësi janë mjaft aktive dhe zhvillojnë aktivitete me përmbajtje vetëdijesuese për ngritjen e sigurisë rrugore. Aktivitetet vlerësohen pozitive dhe inkurajohet DKRR, njësitë e trafikut dhe akterët tjerë të përfshirë në proces, që të vazhdojnë me këto angazhime drejt sigurimit të një ambienti më të sigurtë në rrugët e vendit. Ky aktivitet vetëdijesimi është paraparë me Planin Zhvillimor Strategjik 2016-2020 të Policisë së Kosovës dhe Planin e Veprimit (Objektivi 1.2 - Ngritja e nivelit të sigurisë në komunikacionin rrugor dhe parandalimi i aksidenteve).

⁹ Të dhënat janë nxjerrë nga Raportet Vjetore të Drejtorive Rajonale për vitin 2018 dhe në to janë përfshirë aktivitetet parandaluese të drejtorive rajonale policore, përfshirë Njësitë Rajonale të Komunikacionit Rrugor, stacionet policore, Njësitë e Hetimeve Rajonale dhe Njësitë e Reagimit të Shpejtë.

3.2.9. Për rregullat e sjelljes së pjesëmarrësve dhe subjekteve tjera në trafikun rrugor, 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 zyrtarët policor, siç janë: aplikimi i procedurave lidhur me marrjen e përkohshme të patent shoferëve dhe evidentimi i pikëve negative. Punën e saj për ngritjen e sigurisë rrugore, Policia e bazon në disa akte ligjore, të cilat i japin kompetenca, detyra dhe përgjegjësi për të vepruar. Duhet përmendur disa akte kryesore, si: Ligji nr. 05/L-088 për Rregullat në Trafikun Rrugor, Udhëzimi Administrativ (MPB) nr. 15/2017 për procedurën e kundërvajtjes në trafikun rrugor, Udhëzimin Administrativ (MPB) nr. 07/2018 për mbajtjen dhe qasjen në evidencën e të dhënave për aksidentet në trafik, për shoferët dhe për mjetet, si akte me rëndësi për punën e njësive të trafikut. 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 legjislacionin në fuqi janë përcaktuar situatat kur duhet të jepen gjobat ndaj kundërvajtësve në trafik, lartësia e tyre, si dhe situatat kur këto gjoba mund të jepen bashkë me masa mbrojtëse dhe pikë negative.

3.2.10. Sa i përket procedurave me të cilat rregullohet çështja e aplikimit të masës mbrojtëse, ka mosharmonizim në mes të Ligjit për Rregullat në Trafikun Rrugor dhe Udhëzimit Administrativ nr. 15/2017 për procedurën e kundërvajtjes në trafikun rrugor. Në Ligj janë paraparë situatat kur zyrtari policor ka të drejtë të marrë përkohësisht patent shoferin si masë mbrojtëse¹⁰. Në rrethanat e tjera dhe situatat për të cilat është paraparë shqiptimi i gjobës bashkë me masën mbrojtëse dhe pikët negative, nuk është specifikuar marrja e përkohshme e patent shoferit si masë mbrojtëse në vendngjarje. MPB ka nxjerrë Udhëzimin Administrativ nr. 15/2017, mirëpo disa nene të tij janë në kundërshtim me Ligjin, por edhe me njëra tjetrën, duke lënë konfuzion lidhur me zbatimin në praktikë. Kjo vërehet tek nenet 9 dhe 19 të Udhëzimit, të cilat bien në kundërshtim njëra me tjetrën. IPK-ja ka gjetur se policët konfiskojnë patent shoferë në vendngjarje, duke mos zbatuar rregullat për përjashtimet që kanë të bëjnë me marrjen e patent shoferit në momentin kur kryhet kundërvajtja dhe në rastet që i ka paraparë Ligji¹¹. Sipas rregullave, pikët negative dhe masa mbrojtëse e marrjes së patent shoferit bëhet (përveç rasteve të përcaktuara me ligj kur patent shoferi merret menjëherë) atëherë kur pala nuk parashtron kundërshtim në afat prej 8 ditësh dhe me vendim të plotfuqishëm të organeve kompetente (në rast kur pala ka paraqitur kundërshtim). Në këto raste sipas Udhëzimit, Policia fton palën me ftesë zyrtare për dorëzim të patent shoferit dhe evidentim të masës mbrojtëse dhe pikëve negative në databazat policore, të cilat duhet të jenë të ndërlidhura me databazat e institucioneve tjera¹². Policia duhet që marrjen e patent shoferit në rastet të cilat nuk janë paraparë me Ligj, ta ndalojë menjëherë dhe të veprojë sipas udhëzimeve në fuqi. Praktika e deritanishme e marrjes së patent shoferit (përveç rasteve të cekura në Ligj) është e gabuar dhe për këtë Policia duhet të njoftojë pjesëtarët e saj për rastet se kur duhet dhe si mund t'i marrin patent shoferët në vendngjarje. Gjithashtu, Policia duhet në mënyrë urgjente të inicojë ndryshimin e Udhëzimit Administrativ nr. 15/2017 bashkë me institucionet tjera dhe në harmoni me Ligjin, në mënyrë që të përcaktojë saktë rregullat se si duhet të veprohet me masat mbrojtëse dhe të mos ketë mëdyshje.

¹⁰ Ligji nr. 05/L-088, neni 248.

¹¹ Neni 247 (Marrja e dokumentacionit për drejtim të mjetit) dhe neni 248 (Pezullimi i dokumentacionit për drejtim të mjetit) i Ligjit për Rregullat në Trafikun Rrugor.

¹² Udhëzimi Administrativ nr. 15/2017, neni 20.

Rekomandimi nr. 4

IPK-ja u rekomandon Njësive 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 kundërvajtësve, 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.

3.2.11. Sipas legjislacionit në fuqi “Policia e Kosovës mbanë evidencën e shoferëve, në bazën e të dhënave përkatëse, për shqiptim të masës mbrojtëse, për pikët negative dhe aksidentet e trafikut. Evidenca mbahen në kopje fizike dhe në formë elektronike”¹³. Me rastin e shqiptimit të gjobës ndaj kundërvajtësve në trafik, e cila përcillet qoftë me pikë negative ose masë mbrojtëse, apo jepet me të dy masat njëkohësisht, zyrtarët policor janë të obliguar që këto masa t’i evidentojnë dhe regjistrojnë në bazën e të dhënave. Në njësitë e trafikut funksionon SIPK-u, ku futen të dhënat e cekura më lartë dhe të dhënat që lidhen me veprat penale në komunikacionin rrugor. SIPK si bazë elektronike e të dhënave e instaluar në njësitë e trafikut funksionon mirë dhe në të mund të futen të dhënat personale mbi kundërvajtësin, gjobën, pagesën ose jo të gjobës, masë mbrojtëse dhe pikët negative. Kjo databazë është e ndërtuar në atë mënyrë që të dhënat për një person të futura në një njësi të trafikut rrugor, të mund të shihen edhe tek njësitë tjera. Kjo ndihmon që të gjitha njësitë të kenë informata mbi personat nëse kanë masa, pikë negative apo që njihen si shkelës të rregullave në trafik. Të dhënat që i procedon një njësi, nuk mund të ndryshohen nga një njësi tjetër. Inspektimi në njësitë e trafikut ka zgjuar interesimin e inspektorëve mbi funksionimin e databazës dhe procedurën e ndjekur për futjen e të dhënave siç parashihet me rregullore. Zyrtari i caktuar për këtë punë, pothuajse në të gjitha njësitë e trafikut, me të arritur kundërvajtja me të cilën është shqiptuar gjoba, masa mbrojtëse apo pikët negative fillon që të procedojë të dhënat në SIPK. Sipas legjislacionit, të dhënat mbi kundërvajtësin ndaj të cilit ka pikë negative apo edhe masë mbrojtëse duhet të procedohen në databazë në një afat të caktuar: (a) nëse brenda tetë (8) ditëve nga data e shqiptimit të kundërvajtjes nuk ushtrohet kundërshtim; b) me vendim të plotfuqishëm të organeve kompetente¹⁴. Tek NJRKRR dhe NJKA, zyrtarët në databazë të SIPK-ut zakonisht fusin të dhënat e kundërvajtësit duke mos pritur afatin e përcaktuar dhe duke rënë ndesh me Udhëzimin në fuqi dhe me të drejtën e respektimit të afateve për parashtrimin e kundërshtimit. Ndërsa, sa i përket fshirjes së pikëve negative pas kalimit të afatit të paraparë, SIPK-u ka të dizajnuar programin, me anë të të cilit pikët negative fshihen në afatin e caktuar për fshirjen e tyre.

Rekomandim nr. 5

IPK-ja u rekomandon Njësive 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 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.

¹³ Udhëzimi Administrativ nr. 15/2017 për procedurën e kundërvajtjes në trafikun rrugor (neni 27) dhe Udhëzimi Administrativ (MPB) nr. 07/2018 për mbajtjen dhe qasjen në evidencën e të dhënave për aksidentet në trafik, për shoferët dhe për mjetet (neni 5).

¹⁴ Udhëzimi Administrativ nr. 15/2017 (neni 17).

3.2.12. Përveç evidencës elektronike, të dhënat duhet të ruhen edhe në mënyrë fizike. Se çka duhet të përmbajnë evidencat për kundërvajtjet në fushën e sigurisë rrugore është përcaktuar me Udhëzim¹⁵. Të dhënat e kërkuara për përmbajtjen e evidencës sipas Udhëzimit janë të inkuorporuara mjaft mirë në sistemin elektronik. Mirëpo, mbajtja e evidencave në formë fizike për kundërvajtjet në trafikun rrugor nuk është në nivelin e duhur. Zakonisht evidenca fizike përmbanë gjobën ndaj kundërvajtësit, me pikët negative, masën mbrojtëse (marrja e patent shoferit), të cilat shqiptohen ndaj shoferit të automjetit në momentin e kryerjes së kundërvajtjes. Mbajtja e evidencës kërkon që të ketë edhe shënime tjera lidhur me kundërvajtjen, por këto të dhëna i mungojnë evidencës fizike në secilën NJRKRR dhe NJKA. Meqenëse SIPK ka të dhëna të mjaftueshme dhe në mënyrë që të lehtësohet procedura për evidentimin e të dhënave në formë fizike, është mirë që NJRKRR/NJKA, të dhënat për secilin kundërvajtës në fushën e trafikut rrugor që janë të proceduara në SIPK, të shtypen dhe t'i bashkangjiten 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 në rast se ka ndonjë parregullsi në sistemin elektronik. IPK ka kontrolluar një numër të konsiderueshëm të tiketave kundërvajtëse, jo vetëm gjobat e shqiptuara, por edhe masat mbrojtëse që kanë rezultuar me marrjen e përkohshme të patent shoferit. Gjatë kontrollit të tiketave në disa raste (sidomos në NJRKRR-Prishtinë) është hasur që tiketa e cila ka qenë me gjobë, në dosje nuk është gjendur fletëpagesa edhe pse në SIPK është evidentuar si e paguar. Kjo dukuri duhet eliminuar në mënyrë që të mos ketë dyshime për keqpërdorime eventuale. Një kopje e pagesës së gjobës duhet t'i bashkangjitet kundërvajtjes së dhënë si dëshmi për pagesën e saj, pavarësisht se si e tillë është evidentuar në mënyrë elektronike.

3.2.13. Duhet cekur edhe një dukuri tjetër e hasur gjatë kontrollit të tiketave me masë mbrojtëse (marrje e patent shoferit). Si rezultat i kontrollit ka dalë që me shqiptimin e masës mbrojtëse që ka rezultuar me marrje të patent shoferit, në vend të tij janë marrë dokumente tjera. IPK-ja ka hasur disa raste ku në vend të patent shoferëve, kundërvajtësve iu janë ndaluar: automjeti, leja e qarkullimit të automjetit, patent shoferi me afat të skaduar, patent shoferi i dëmtuar, patent shoferi në emër të dikuj tjetër, etj. Këto praktika bien ndesh me Udhëzimin¹⁶ për zbatimin e masës mbrojtëse të marrjes së patent shoferit e jo dokumenteve tjera, ngase masa mbrojtëse zbatohet drejtpërdrejt ndaj personit që është përgjegjës dhe ka kryer shkelje në trafikun rrugor. Si rezultat i këtyre të gjeturave, disa raste janë proceduar për veprime të mëtejme për shkelje të mundshme të parimeve ligjore. Kontrolli i tiketave dhe dokumenteve të konfiskuara ka identifikuar anomali që duhet eliminuar dhe nuk duhet përsëritur. Kjo ka ardhur përshkak të njohurive jo të mjaftueshme të zyrtarëve policor, neglizhencës dhe pakujdesisë së tyre. Andaj, IPK-ja nxitë personelin e njërive të trafikut që të respektojnë rregullat ligjore gjatë konfiskimit të dokumenteve si masë mbrojtëse ndaj kundërvajtësve, në drejtim të ngritjes së profesionalizmit dhe integritetit policor.

3.2.14. Pas hyrjes në plotfuqishmëri të masës mbrojtëse, Policia sipas rregullave duhet ta ftoj palën zyrtarisht që ta dorëzoj patent shoferin dhe më pas ka për detyrë ta dorëzoj atë te organi kompetent apo komuna ku është lëshuar patent shoferi. Pas kësaj procedure evidentohet 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"¹⁷. Në bazë të këtij parimi, Policia nuk ka të drejtë të mbajë patent shoferët në njësitë e veta, por ato duhet t'i dorëzojë tek organi shtetëror që i lëshon

¹⁵ Udhëzimi Administrativ nr. 15/2017, neni 22.

¹⁶ Udhëzimi Administrativ nr. 15/2017 (Neni 9 - Ndalimi i drejtimit të automjetit).

¹⁷ Udhëzimi Administrativ nr. 15/2017 (Neni 19 - Pranim/dorëzimi i patent shoferit).

patent shoferët. Policia nuk ka nevojë dhe nuk duhet të marrë detyrën e cila i takon dikujt tjetër, ajo duhet të veprojë ashtu siç është e rregulluar me akte normative për këto raste dhe të lirohet nga kjo përgjegjësi. Gjatë kontrollit të tiketave dhe patent shoferëve, IPK-ja ka vërejtur që njësitë e trafikut janë të stërngarkuara me këto dokumente, që vendin e kanë tek organi tjetër që parashihet me Udhëzim Administrativ. IPK është interesuar të kuptoj arsyet e krijimit të kësaj gjendjeje dhe është kupohet se arsyet janë të ndryshme, përfshirë njohuritë jo të mjaftueshme për procedimin e patent shoferëve, por edhe mosgatishmërinë e organeve kompetente komunale për të pranuar dokumentet e tilla. IPK-ja vlerëson se mbajtja e patent shoferëve nga njësitë e trafikut përveç që është në kundërshtim me Udhëzimin Administrativ nr. 15/2017, bartë rrezikun për keqpërdorim dhe humbjen e tyre.

Rekomandimi nr. 6

IPK-ja u rekomandon Njësive Rajonale të Komunikacionit Rrugor dhe Njësisë 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.

3.2.15. Gjatë inspektimit janë kontrolluar gjobat e shqiptuara për kundërvajtjet e shkaktuara në trafik, është analizuar niveli i shënimeve të duhura në tiketën kundërvajtëse. Nga një numër i konsideruar i tyre del se në shumë prej tyre nuk janë përshkruar si duhet detajet e kundërvajtjes në raport me parimet ligjore apo nenet, në të cilat janë thirrur zyrtarët policor gjatë shqiptimit të kundërvajtjes. IPK ka hasur në tiketa kur policët e stacioneve policore, përfshirë edhe ato të trafikut kanë shqiptuar gjoba jo të plota¹⁸. Ka raste të evidentuara në njësitë e trafikut kur janë shqiptuar gjoba në të holla, por jo edhe masat mbrojtëse dhe pikët negative. Nga këto dobësi më shumë bie në sy mosshqiptimi i pikëve negative. IPK-ja konsideron se kjo dobësi rrjedh nga njohuritë jo të mjaftueshme të policëve patrullues mbi dhënien e gjobave, por edhe nga pakujdesia e tyre në shqiptimin e plotë të gjobës. IPK-ja vlerëson se kjo dukuri duhet eliminuar gjatë shqiptimit të gjobave, ngase bartë një rrezik potencial për të prekur integritetin policor dhe shfaqë dyshime për abuzim me detyrën zyrtare. Ligji për Rregullat në Trafikun Rrugor, bashkë me ligjet tjera nga fusha e trafikut dhe sigurisë rrugore duhet të jetë baza ligjore ku duhet të mbështetet puna e policëve patrullues gjatë shqiptimit të gjobave, masave mbrojtëse dhe pikëve negative. Në këto raste është i nevojshëm një kontroll më i shtuar i mbikëqyrësve, për të evituar rreziqet e mundshme që mund të jenë burim i korrupsionit.

3.2.16. Tahografi është pajisje regjistruese që shënon të dhëna rreth kohës së udhëtimit/pushimit, kilometrat e përshkruara dhe shpejtesinë e përshkruar në njësinë e kohës. Tahografët luajnë rol të rëndësishëm në sigurinë rrugore, ngase me anë të tyre dihet saktë për tejkalimet që mund të kenë bërë shoferët qoftë për respektimin e kohës së duhur për pushim, qoftë për tejkalim 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 në fuqi, ngasja ditore nuk duhet të tejkalojë nëntë orë, maksimalisht dhjetë orë, por jo më shumë se dy herë gjatë javës. Gjithashtu, pas ngasjes prej katër orë e gjysmë,

¹⁸ Tiketata me nr.: 2749611 (NJKRR-Mitrovicë), SHQ5A0000087585L (NJKRR-Pejë), SHQ5A000088014J, (NJKRR-Prishtinë).

duhet marrë pauzë të pandërprerë prej 45 minutash¹⁹. Të gjitha këto veprime dhe të tjera mund të përcjellen përmes leximit të tahogرافit që mundëson që të verifikohet se sa janë përfillur rregullat e cekura më lart nga shoferët. Sa i përket leximit të tahogرافëve, policët që bëjnë kontrollimin e tyre duhet të verifikojnë të dhënat dhe më pas janë të obliguar që të lëshojnë vërtetimin e paraparë për lexim të tahogرافit. Gjatë inspektimit është gjetur se zyrtarët policor pas kontrollimit të fletëzës së tahogرافit nuk aplikojnë dhënien e vërtetimit mbi kontrollimin e tahogرافit. Policët e patrullave të hasura në terren janë pyetur për praktikën e tyre të aplikuar dhe kanë konfirmuar se nuk lëshojnë vërtetim kur bëjnë kontrollin e tahogرافëve. Duke qenë se rregullat obligojnë zyrtarët policor të lëshojnë vërtetimet e tilla, duhet që në të ardhmen të aplikohet lëshimi i këtij dokumenti. Kjo ndihmon patrullat që të dijnë periudhën e kontrollimit të kësaj pajisjeje dhe do të ketë ndikim më të madh tek shoferët për kujdes të shtuar në trafik dhe eviton pasojat eventuale nga mosrespektimi i rregullave nga ta (pushimet e nevojshme, shpejtësia e lejuar, etj.).

Rekomandimi nr. 7

IPK-ja u rekomandon policëve patrullues të njësisë 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 ligjore.

3.2.17. Me avansimin teknologjik, mjetet që përmbajnë tahogراف nuk aplikojnë më tahogراف analog por ata digjital, të cilët mund të kontrollohen vetëm me pajisje përkatëse. Kjo situatë ka bërë që Policia të mos mund të kontrollojë tahogرافët digjital në mungesë të pajisjeve adekuate. Si rezultat i kësaj, pasojat mund të jenë jo të vogla kur dihet që në rrugët tona qarkullojnë numër i madh i mjeteve të mëdha me mallra të ndryshme por edhe ato transit apo ndërkombëtare dhe mund të ketë aksidente të rënda për shkak se nuk mund të verifikohet shfrytëzimi i pushimit nga shoferi, shpejtësia e zhvilluar dhe veprime tjera me interes për policët gjatë kontrollit të tahogرافit. Lidhur me këtë Policia duhet të bëjë përpjekje për arritjen e sigurimit të pajisjeve adekuate për lexim të tahogرافëve digjital, ngase në të ardhmen shumica e këtyre mjeteve do të jenë të pajisura me tahogراف të tillë. Kjo do të ndihmonte që Policia të jetë në hap me ndryshimet dhe zhvillimet teknologjike dhe mbi të gjitha kjo është një ndihmesë për kontroll më të rreptë në rrugë, si preventivë e aksidenteve të mundshme që mund të ndodhin për shkak të mos përfilljes së parimeve ligjore nga shoferët që ngasin mjete të pajisura me tahogراف digjital.

Rekomandimi nr. 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.

¹⁹ Ligji nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor (Neni 56 dhe 57).

3.3. Menaxhimi i aksidenteve dhe vendit të ngjarjes

3.3.1. Zyrtarët policor të NJRKRR/NJKA përveç shqiptimit të masave pro-aktive (gjobat, masat mbrojtëse, pikët negative) kanë për detyrë të merren edhe me aksidentet që ndodhin në trafik duke bërë ekzaminimin e vendit të ngjarjes dhe hetimin e shkaqeve të aksidenteve të ndodhura. Roli i njësisve të trafikut (hetuesve të aksidenteve) për hetimin e aksidenteve është i veçantë dhe më rëndësi, ngase ndikon në zbardhjen e shkaqeve dhe rrethanave, të cilat kanë shtyrë deri te aksidenti në trafik. Për këtë arsye kërkohet nga zyrtarët policor që të kenë përgatitje profesionale, njohuri ligjore dhe të jenë objektiv në hetimin e rasteve për rastet e tilla. Ata gjatë punës së tyre kanë për detyrë dhe janë përgjegjës për këqyrjen e vendit të ngjarjes së aksidenteve, të bëjnë hetim të drejtë, të bëjnë mbledhje dhe ruajtje të dëshmimeve, ruajtje dhe regjistrim të pasurisë nga vendi i ngjarjes, kompletim të rasteve dhe dërgimin e tyre tek autoritetet e drejtësisë.

3.3.2. Pasqyrimi më i mirë i njohurive dhe rezultateve në hetimin e aksidenteve të trafikut bëhet me kompletimin e dosjes së aksidentit, në të cilën përshkruhen veprimet policore gjatë ecurisë për hetimin dhe zbardhjen e aksidentit. Për këtë arsye dhe me qëllim të vlerësimit të përmbushjes së parimeve ligjore gjatë hetimit të aksidenteve, IPK ka kontrolluar dosje të përfunduara të rasteve të aksidenteve për periudhën kohore. Lidhur me këtë, është verifikuar përmbushja e disa standardeve nga radhët e hetuesve në hetimin e aksidenteve. Ndër të tjera, IPK-ja ka analizuar këto dosje për përmbajtjen e tyre dhe formularët e përfshirë në secilën prej tyre. Pjesë e verifikimit kanë qenë kallëzimet penale, raporti i policit në vendngjarje, skica e vendit të ngjarjes dhe fotografimi i vendit të ngjarjes, deklaratat në rast dhe numri i personave të përfshirë në aksident, përdorimi i alkootestit dhe raportet mjekësore. Këto përmbajnë disa nga veprimet policore që duhet të jenë në dosje, duke mos u kufizuar vetëm në to, ngase hetuesit e aksidenteve mund të ndërmarrin edhe veprime tjera varësisht prej rastit dhe kërkesave që mund të lëshojnë organet e drejtësisë. Mirëpo, inspektorët kanë siguruar për analizë këto veprime pa të cilat nuk mund të jetë complete një dosje e hetuar. Në vijim paraqiten të gjeturat për secilën çështje të dhënë më sipër, që kanë rezultuar nga kontrolli i gjithsej 162 rasteve për periudhën 2017/2018 (nga 81 raste për vit).

3.3.3. Raporti i policit në vendngjarje si një nga pikat e analizës së IPK-së, paraqet dokument me rëndësi në kuadër të dosjes së rastit. Sipas rregullave, Policia e ka për detyrë 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 aksidentin²⁰. Nga rastet e kontrolluara ka rezultuar se këtë kriter ligjor, NJRKRR/NJKA e kanë përmbushur në 32% të rasteve të aksidenteve të vitit 2017 dhe në 21% të rasteve të aksidenteve të vitit 2018. Përqindja është nxjerrë vetëm mbi bazën e mostruara të kontrolluara. Vlerësohet që ky kriter (raporti i policit në vendngjarje) nuk po zbatohet në nivel të kënaqshëm. Raporti është i domosdoshëm dhe i rëndësishëm, ngase në të pasqyrohen informata relevante, që do të ndihmojnë në ndërtimin e rastit, hetimin dhe pasqyrimin objektiv të fakteve. Mospërmbushja e këtij kriteri ndikon që dosja të mos jetë e kompletuar dhe të ketë mungesë informatash relevante për ndriçimin e rastit (dëshmitarët, kushtet atmosferike, përdorimi i alkootestit, etj.). Lëshimet në përmbushjen e këtij kriteri vlerësohet të kenë ardhur si rezultat i neglizhencës së policëve dhe këto duhet adresohen nga menaxherët e njësisve të trafikut, ngase ulin cilësinë e punës dhe efikasitetin në zbardhjen e aksidenteve.

²⁰ Ligji Nr. 05/L-088 për Rregullat në Trafikun Rrugor (Neni 217 - Detyrimet e policit në vendngjarjen e aksidentit)

Rekomandimi nr. 9

IPK-ja u rekomandon Udhëheqësve të Njësisë 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 ngjarjes, duke i kontribuar ngritjes së profesionalizimit, performancës dhe efikasitetit në zbardhjen e rrethanave të aksidentit.

3.3.4. Skicimi i vendit të ngjarjes gjithashtu paraqet element me rëndësi 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 ndodhë aksidenti. Sa i përket këtij kriteri, inspektimi ka vënë në pah se niveli i përmbushjes së tij është i kënaqshëm. Nga të gjitha dosjet e kontrolluara të vitit 2017, ky kriter është realizuar në 80% të rasteve, ndërsa në vitin 2018, në 86% të rasteve. IPK-ja inkurajon njësitë e trafikut që të vazhdojnë me këtë trend pozitiv të përmbushjes së këtij kriteri për të dokumentuar në mënyrë sa më profesionale rastet e aksidenteve të trafikut.

3.3.5. Deklaratat e personave të përfshirë në aksidente janë prova me rëndësi dhe shërbejnë si të tilla në të gjitha fazat e shqyrtimit për zbardhjen e aksidentit. Ato paraqesin hallkë të pandashme në mes gjendjes së ndodhur gjatë aksidentit, provave të siguruara dhe zbulimin e faktorëve që shtyjnë deri te aksidenti. Shihet se dosjet kanë deklaratat e viktimave dhe të dyshuarve, por se në shumë raste ato kanë mangësi në përmbajtje. Policët shpesh praktikojnë marrjen e deklaratave vetëm të shoferëve, por jo edhe të pasagjerëve e dëshmitarëve. Shqetësim mbi këtë mënyrë veprimi kanë ngritur edhe organet e drejtësisë²¹, ku kërkohet që rastet të kompletohen edhe me deklarata të pjesëmarrësve tjerë. Rëndësia e deklaratave të dëshmitarëve që mund ta pasurojnë zbardhjen e aksidenteve shihet edhe nga përcaktimi i Ligjit për Rregullat e Trafikut Rrugor. Në nenin 217 përcaktohet që edhe nëse në vendin e aksidentit ka dëme të vogla materiale, mjaftojnë deklaratat e dëshmitarëve dhe shoferëve. Zakonisht deklaratat janë përpiluar në vetën e parë, në formë rrëfimi nga personat e përfshirë dhe nuk kanë pyetje që parashtruar. Kjo praktikë e marrjes së deklaratave është hasur në mbi 80% të dosjeve të mostruara. Dy njësi të trafikut të trafikut rrugor kanë tendencë pozitive në drejtim të shtrimit të pyetjeve gjatë marrjes së deklaratave (Pejë dhe Mitrovicë Veriu). Formularët e deklaratave jo vetëm që dallojnë në mes NJRKRR-ve, po edhe në të njëjtën njësi nuk janë unik. Përmbajtja e mangët e deklaratave, mosintervistimi i të gjithë pjesëmarrësve në aksident, mosparashtrimi i pyetjeve gjatë intervistës dhe përdorimi i formularëve jounik ndikojnë në cilësinë e hetimit dhe zbardhjes së rrethanave. Këto janë rezultat i neglizhencës, andaj mbikëqyrësit duhet të ushtrojnë kontroll rigoroz drejt krijimit të dosjeve cilësore të aksidenteve, ngase lënda cilësore paraqet bazë materiale për rezultat pozitiv të zbardhjes së aksidenteve.

Rekomandimi nr. 10

IPK-ja u rekomandon mbikëqyrësve të njësisë të trafikut që të ushtrojnë mbikëqyrje më rigoroz 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.

²¹ Kërkesë nga Prokuroria Themelore - Gjilan (ref. PP.II.nr. 1428/2017) - Kërkesë për mbledhjen e të dhënave.

3.3.6. Aksidentet përveç që mund të kenë dëme të konsiderueshme materiale, shpesh përcillen me pasoja fatale, gjë e cila është sfidë jo vetëm tek ne, por në tërë botën dhe alkooli është një nga kontribuuesit e këtyre pasojave. Përcaktimi i pranisë së alkoolit te pjesëmarrësit në komunikacion është masë parandaluese e përcaktuar me Ligj. Sipas Ligjit, “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”²². Lidhur me këtë, Gjatë kontrollit të dosjeve të rastit IPK-ja ka gjetur se standardi i aplikimit të alkootestit është në nivel të ulët. Nga 81 dosje të kontrolluara të vitit 2017, vetëm në 17% të këtyre rasteve është aplikuar matja e alkoolit përmes aparateve testuese, ndërsa në vitin 2018 ka një rritje në 27% të aplikimit të matjes së prezencës së alkoolit në gjak. Aplikimi i matjes së alkoolit në gjak me aparate përkatëse nga zyrtarët policor është tejet i ulët. Edhe pse të gjitha njësitë e trafikut janë të pajisura me aparate të tilla, mosaplikimi i tyre në praktikë tregon neglizhencë dhe për këtë duhet që zyrtarët policor në trafik të vetëdijesohen për aplikimin e alkootestit në raste të aksidenteve, si dhe të vërtetojnë përmes tyre praninë ose jo të alkoolit në gjak. Për ilustrim kemi hasur në disa dosje që zyrtari policor përcakton praninë e alkoolit në gjak duke u nisur nga perceptimi i tij personal (P.sh.: Në çështjen e shtruar në kallëzimi penal, se a është verifikuar alkootesti? Përgjigjja është: Ska pas aromë të alkoolit²³. Apo rasti tjetër ku vet deklaruesi deklaroi se ka dalë nga kafiteria dhe ka kaluar disa vettura, pasi nuk ka mundur të ndalet në udhëkryq, ka shkaktuar aksident²⁴. Kjo rrethanë në këtë rast, por edhe raste tjera është mëse e arsyeshme që zyrtarët policor të vërtetojnë praninë e alkoolit në gjak. Çështja e vërtetësisë së pranisë së alkoolit nuk përcaktohet me hamendje e aq më pak me konstatime pa u mbështetur në metoda dhe aparate për matje siç e përcakton ligji. Në raste aksidentesh, assesi nuk iu lejohet hetuesve të supozojnë, ngase duhet të vërtetojnë rrethanat e aksidentit, kurse praninë e alkoolit në gjak patjetër ta matin me aparate përkatëse. Nëse është e nevojshme, hetuesit kanë të drejtë ta dërgojnë palën në institucione shëndetësore për verifikim më të hollësishëm. Njësitë e trafikut duhet që në rastet e aksidenteve, të përdorin aparatet përkatëse për matjen e alkoolit në gjak.

Rekomandimi nr. 11

IPK-ja u rekomandon zyrtarëve policor të njësitë 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.

3.3.7. Në aspektin proceduralo-penal, 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 procedurës²⁵. 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 cilësor bazohet në prova të mbledhura dhe dokumentimin e tyre me fakte, në të kundërtën mund të rezultoj me hudhje të rastit dhe mosndriçim të tij. Të gjitha dosjet e mostruara kanë kallëzim penal, mirëpo përmbajtja e tyre nganjëherë lë shumë për të dëshiruar. Përmbajtja e pikave që u shtjelluan në paragrafët më

²² Ligji nr. 05/L-088 për Rregullat në Trafikun Rrugor, neni 234, paragrafi 1.

²³ Dosja nr. 1/2018 - Citati origjinal nga kallëzimi penal i zyrtarit policor (NJRKRR Ferizaj).

²⁴ Dosja nr. 1/2017 (NJRKRR Ferizaj).

²⁵ Kodi nr. 04/L-123 i Procedurës Penale

lant të këtij raporti 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 mbledhen sa më shumë dëshmi dhe deklaratatë të dëshmitarëve për të ardhur deri te një konstatim i saktë dhe kallëzim penal të mirëfilltë. Në përgjithësi iu mungojnë disa elemente që duhet patjetër që në të ardhmen të korrigjohen. NJRKRR/NJKA duhet të formulojnë një dokument unik dhe të përmbajë disa elemente të domosdoshme, si: hyrjen, ku veç tjerash, përcaktohen saktë të dhënat personale, shkelja e supozuar dhe dispozita në të cilin bazohet shkelja e supozuar, përmbajtjen kryesore të tekstit duke përshkruar saktë rrethanat e aksidentit, veprimet e kryera në vendin e ngjarjes, pjesëmarrësit, dëshmitarët, deklaratat e tyre dhe nga një përshkrim të shkurtër prej atyre deklaratave, gjërat e gjetura në vendin e aksidentit dhe evidentimin e tyre, përshkrimin e skicimeve dhe fotografive, pajisjet për alkootest dhe pajisje tjera nëse janë përdorur, etj, si dhe përfundimin me konstatime të arsyetuara në bazë të të cilave është ngritur kallëzimi penal.

Rekomandimi nr. 12

IPK-ja u rekomandon Udhëheqësit të Divizionit të Komunikacionit Rrugor që në koordinim me Udhëheqësit e njësisive 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 rregullimin e trafikut dhe ngritjes së sigurisë rrugore.

3.3.8. Ligji për Rregullat në Trafikun Rrugor ka paraparë edhe disa veprime tjera që duhet t'i ndërmarrë Policia në vendin e aksidentit, sidomos kur ato rezultojnë me fatalitet. "Nëse në aksident trafikun ka të vdekur, polici i cili e bën ekzaminimin në vendngjarjen e aksidentit, do të caktojë që shoferët-pjesëmarrës të drejtpërdrejtë në aksident, të 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'u konstatohet prania në organizëm e alkoolit, drogës apo barnave të përmendura, me mjete apo aparate përkatëse"²⁶. Në përmbushje të këtij parimi, polici duhet të mbajë procesverbal dhe sipas nevojës, kërkesën për kontroll mjekësor tek organet shëndetësore. IPK ka analizuar rastet me fatalitet dhe ka shprehur interes për përmbushjen e këtij parimi nga zyrtarët policor. Lidhur me këtë ka rezultuar se ky parim nuk përmbushet dhe personat e përfshirë në aksident nuk janë dërguar për ekzaminim mjekësor për të konstatuar, për ose jo, të përmbajtjes së alkoolit, drogave apo barnave në organizëm. Ligji parasheh këtë dhe kjo duhet zbatuar nga policët, ngase konstatimet mjekësore janë prova që ndikojnë që shkaktarët e aksidenteve të marrin dënime meritore. Respektimi i ligjit dhe praktikimi i dërgimit të palëve në institucione shëndetësore kur dyshohet për përmbajtje të substancave të ndaluara në organizëm, do të shërbejë si masë parandaluese dhe efikase që shoferët të kenë kujdes gjatë drejtimit të mjetit.

3.4. Inspektimi i patrullave në terren

3.4.1. Me Programin e punës inspektuese, IPK-ja është përcaktuar të inspektojë patrullat policore për t'u njohur me sfidat e tyre në kontrollimin e trafikut, vështirësitë në ngritjen e sigurisë rrugore, metodologjinë e aplikuar gjatë kryerjes së detyrave, aplikimin e masave të sigurisë gjatë ndaljes dhe kontrollit të automjeteve, si dhe pajimin e tyre me pajisjet dhe dokumentet e nevojshme. Janë

²⁶ Ligji nr. 05/L-088 për Rregullat në Trafikun Rrugor (neni 216, paragrafi 3).

inspektuar gjithsej 17 patrulla policore, të cilat kanë qenë duke realizuar aktivitete në terren në periudhën prej 13.05.2019 deri më 22.05.2019. Në terren janë hasur dy patrulla të njësisë së trafikut të Pejës, tre patrulla të Ferizajt, dy patrulla të Gjakovës, tre patrulla të Mitrovicës Jug, dy patrulla të Prishtinës, një patrullë e Prizrenit, dy patrulla të Gjilanit dhe dy patrulla të NJKA-së.

3.4.2. Pajisjet e patrullave policore të hasura në terren janë element të rëndësishëm dhe ndihmojnë në kryerjen e detyrave. Inspektorët janë interesuar për t'u njohur me gjendjen reale se sa pajisen patrullat policore me mjete e pajisje pune. Në tabelën më poshtë do të paraqesim pajisjet e gjetura gjatë inspektimit e që i kanë patur në dispozicion patrullat. Është shqetësuese prezenca e një numri të kufizuar të alkootesteve tek patrullat policore. Lidhur me këtë çështje, pajimin e çdo automjeti me alkootest e ka paraparë edhe Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë²⁷. Kjo vërteton praktikën e përdorimit të rrallë të alkootesteve dhe konstatimin për gjendjen e gjetur gjatë kontrollit të dosjeve mbi përdorimin e tyre. Edhe pse disa patrulla kanë qenë të pajisura me laser të rinj, ato nuk i kishin edhe pajisjet përcjellëse (këmbët mbajtëse dhe printerët). Tabela e prezentuar pasqyron se patrullat policore kanë patur mungesë kamerash digjitale, konave numerik, dorëzave, shkumësit, shiritit për sigurim të vendit të ngjarjes, etj. Nga inspektimi vërehet gjendje jo e mirë e pajimit të patrullave policore me pajisje dhe material shpenzues. Kjo vlerësohet të ketë ardhur nga neglizhenca e policëve dhe strukturës mbikëqyrëse. Mungesa e pajisjeve dhe materialit shpenzues për punën e patrullave policore paraqet një hendikep në kryerjen efikase të detyrave në terren. Mosmbajtja e këtyre pajisjeve mund të ketë pasoja dhe të ndikojë negativisht në kryerjen e detyrave dhe arritjen e rezultateve në terren.

Tabela nr. 6 - Të dhëna përmblledhëse mbi gjendjen e pajisjeve të njësive (prill 2019)			
Nr.	Pajisja materiali shpenzues (sipas patrullave)	Numri i pajisjeve gjatë verifikimit të gjendjes sasore të pajisjeve në automjete	
		Po	Jo
1.	Matësi i shpejtësisë (radari)	14	3
2.	Kamerë digjitale - fotoaparati	8	9
3.	Alkootesti	3	14
4.	Konet e trafikut	15	2
5.	Shenjat e ndryshme ndriçuese /vezulluese	17	0
6.	Reflektori	11	6
7.	Konet numerik ²⁸	4	13
8.	Dorëzat	0	17
9.	Shkumësi	0	17
10.	Shiriti për kufizimin e vendit të ngjarjes	10	7
11.	Jelevu reflektues	17	0
12.	Metri	12	5
13.	Bateri	15	2
14.	Stop dore	17	0

²⁷ Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë (2016-2020) - Plani i Veprimit, pika 8.5.2.

²⁸ Konat numerik i referohen konave, të cilët vendosen në provat dhe dëshmitë e gjetura në vendin e ngjarjes.

Rekomandimi nr. 13

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.

3.4.3. Sa i përket respektimit të 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 sigurtë të ndaljes së automjeteve dhe sigurisë së vet zyrtarëve policor, është gjetur se ky kriter nuk është përmbushur në nivelin e duhur nga disa patrulla të trafikut. Parashihet që gjatë ndaljes dhe kontrollit të automjeteve, sa më pak që të jetë e mundur të pengohen pjesëmarrësit në komunikacion dhe të mos shkaktohen çrregullime në trafik. Është mirë që patrullat policore të zgjedhin vende ku janë më të sigurtë vetë policët, pastaj dhe makinat të cilat ndalohen për kontroll.

3.4.4. ”Zyrtari policor, pjesëmarrësin në komunikacionin rrugor e përshëndet me dorë dhe fjalë, pastaj i komunikon se ka të bëjë me kontrollin, gjegjësisht shoferit dhe udhëtarëve ua komunikon se nuk mund të dalin nga mjeti dhe shoferi mund të inkuadrohet në komunikacion vetëm atëherë kur zyrtari policor e lejon”²⁹. Ky parim tregon mënyrën se si zyrtarët policor duhet të veprojnë me shoferët gjatë ndaljes së automjeteve dhe se dalja e tyre nga automjeti mund të ndodhë vetëm atëherë kur këtë e lejon zyrtari policor. IPK ka verifikuar respektimin e rregullave gjatë ndaljes së mjeteve dhe inspektimi në terren ka treguar një gjendje jo të kënaqshme të respektimit të këtyre rregullave. Inspektimi vë në pah se në shumicën e patrullave të hasura, kundërvajtësit më pas janë gjendur tek automjetet policore (në disa raste me kokën brenda automjetit të policisë)³⁰. Ka pasur raste kur janë hasur deri në dy kundërvajtës tek automjetet policore dhe ndalje të dy e më tepër automjeteve. Kur flasim për numrin e automjeteve të ndalura, parimisht mund të ndalen dy sosh njëkohësisht në raste të caktuara, por njëra kontrollohet, kurse tjetra duhet të presë derisa të kryhet e para. Në këto raste njëri polic verifikon dokumentet, tjetri mbështet kolegun dhe përcjell situatën dhe veprimet brenda automjetit të ndalur. Gjendja në terren tregon neglizhencë në respektimin e rregullave nga zyrtarët policor. Praktika e tillë e kryerjes së detyrave të zyrtarëve policor në trafik cenon sigurinë e policëve, reflekton profesionalizëm jo të duhur të tyre para publikut dhe ngritë dyshime për keqpërdorim të detyrës zyrtare. Kur i referohemi daljes së shoferit nga automjeti, përjashtimisht mund të ftohet shoferi tek makina e Policisë, por kjo ndodhë në raste të aksidenteve dhe kur merren deklarata apo nevojiten informata shtesë. Kjo mënyrë e veprimit të policëve në terren është e papranueshme dhe duhet të ndërpritet.

Rekomandimi nr. 14

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 dhe qytetarëve.

²⁹ Udhëzues për mënyrën e kryerjes së detyrave në mbikëqyrjen dhe rregullimin e komunikacionit rrugor-Ne. 24

³⁰ Foto nga inspektimi i patrullave në terren

3.4.5. Në disa raste e rrethana të caktuara kur plotësohen kushtet e parapara me ligj, policët të cilët rregullojnë trafikun rrugor, kanë të drejtë që ta përjashtojnë shoferin nga qarkullimi, të marrin përkohësisht targat e regjistrimit, fletëzën e tahografit, patent shoferin, mostrën e gjakut, të dërgojnë mjetin motorik në kontroll të jashtëzakonshëm teknik, të ekzaminojnë praninë e alkoolit, etj. Për të gjitha këto, policët janë të obliguar të lëshojnë vërtetime si dhe të mbajnë procesverbal, varësisht nga ajo se çfarë baze ligjore është zbatuar ndaj personave që kanë thyer rregullat në trafik. Me qëllim që të shihet se sa zbatohen këto rregulla dhe sa patrullat policore janë të pajisur me këto dokumente gjatë kryerjes së detyrave, IPK ka inspektuar patrullat e hasura lidhur me pajisjen e tyre me këto dokumente. Shihet se patrullat nuk janë të kompletuara me dokumente të nevojshme. Nga të gjitha patrullat e inspektuara, vetëm dy nga to kanë qenë të pajisura me të gjitha dokumentet e paraqitura në tabelë. Mirëpo, është hasur një patrullë policie e cila kishte këto dokumente, por të njëjtat nuk ishin në përputhje me ligjin në fuqi. Gjendja e gjetur në terren gjatë inspektimit nxjerrë në pah se patrullat në praktikë shumë pak apo rrallë aplikojnë lëshimin e dokumenteve të tilla. Në rastet kur janë marrë targat, patent shoferët apo tahografët, nuk janë lëshuar vërtetimet përkatëse³¹. Mosaplikimi i këtyre dokumenteve ka si pasojë mosrespektimin e parimeve në një anë dhe në anën tjetër nuk e mbështetë shkeljen e bërë në komunikacion, duke vështirësuar procedurat e mëtejme për argumentimin e rastit gjatë shqyrtimit. Mungesa e dokumenteve tek patrullat paraqet hendikep në kryerjen efikase të detyrave në terren dhe ndikon negativisht në arritjen e rezultateve në terren.

Tabela nr. 7 - Të dhëna përmbledhëse mbi gjendjen e dokumenteve të njësive të trafikut			
Nr.	Lloji i dokumentit (vërtetim/procesverbal)	Prezenca e dokumenteve sipas patrullave policore	
		Po	Jo
1.	Blloku i tiketave	17	-
2.	Vërtetim mbi kontrollin e fletëzës së tahografit	7	10
3.	Vërtetim për marrjen përkohësisht të: targave, fletëzës së tahografit, çertifikatës	10	7
4.	Vërtetim për marrjen e përkohshme të patent shoferit	9	8
5.	Urdhëresë për shoferin që ta ndërpresë lëvizjen e mjetit	7	10
6.	Urdhëresë për marrjen e mostrës së gjakut/urinës	3	14
7.	Urdhëresë për largimin e mjetit nga trafiku dhe marrja e përkohshme e targave të regjistrimit	7	10
8.	Urdhëresë për dërgim të mjetit në kontroll të jashtëzakonshëm teknik	11	6
9.	Procesverbal mbi ekzaminimin e pranisë së alkoolit, drogave apo barnave në organizëm	4	13

Rekomandimi nr. 15
IPK-ja u rekomandon patrullave policore të njësive 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.

³¹ Foto nga inspektimi (targat e konfiskuara)

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 13.11.2019, 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 (original)	Plani i veprimit
1.	<i>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.</i>	<i>II</i>	<i>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.</i>	<i>Dhjetor 2020</i>
2.	<i>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.</i>	<i>III</i>	<i>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.</i>	<i>Në vazhdimësi</i>
3.	<i>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.</i>	<i>III</i>	<i>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 i inspektimit ka ndryshuar pozitivisht në aspektin e pajisjeve, ku gjatë këtij viti jemi pajisur me disa pajisje (radar, reflektor, metra llaserike, tabela Stop Police, pipa, kona të trafikut, thellë matës për pneumatik, metra me gjatësi të</i>	<i>Në Vazhdimësi</i>

			<i>ndryshme, trekëndësha për skicim, sprej për shenjzim dhe 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.</i>	
4.	<i>IPK-ja u rekomandon Njësive Rajonale të Komunikacionit Rrugor dhe Njesisë 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.</i>	<i>II</i>	<i>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.</i>	<i>Qershor 2020</i>
5.	<i>IPK-ja u rekomandon Njësive Rajonale të Komunikacionit Rrugor dhe Njesisë për Kontrollin e Autostradës që të respektojnë afatin kohor ligjor të paraparë me Udhëzimin Administrativ nr.</i>	<i>II</i>	<i>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.</i>	<i>Qershor 2020</i>

	<p>15/2017 për procedurën e kundërvajtjes në trafikun 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>Futja e të dhënave në 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 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 aprovues. 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 Njësive 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>	II	<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 parasheh se cili organ duhet të ruaj patentë shoferet e konfiskuar përkohësisht. Kjo çështje ka qene e rregulluar me udhëzimin administrativ 15/2017, por që zbatimi 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</p>	Qershor 2020

			<i>administrative (qe është ne procedure te nënshkrimit) patentë shoferet te ruhen ne njësinë/stacionin qe ka shqiptuar masën mbrojtëse.</i>	
7.	<i>IPK-ja u rekomandon policëve patrullues të njërive të trafikut që rregullojnë komunikacionin rrugor që çdoherë pas leximit të tahografit të mjetit motorik që merr pjesë në komunikacion rrugor, të lëshojnë Vërtetim me të cilin dëshmohet se është kontrolluar dhe lexuar tahografi sipas rregullave ligore.</i>	<i>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>	<i>Menjëherë</i>
8.	<i>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 tahografëve digjital.</i>		<i>Kalibrimi dhe mirëmbajtja e tahografeve digjital është çështje problematike duke qene se poseduesit e këtyre tahografeve 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 tahografeve 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.</i>	<i>Në vazhdimësi</i>
9.	<i>IPK-ja u rekomandon Udhëheqësve të Njërive 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 ngjarjes, duke i kontribuar ngritjes së profesionalizimit, performancës</i>	<i>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>	<i>Menjëherë</i>

	<i>dhe efikasitetit në zbardhjen e rrethanave të aksidentit.</i>			
10.	<i>IPK-ja u rekomandon mbikëqyrësve të njësisë 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.</i>	<i>I</i>	<i>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.</i>	<i>Menjëherë</i>
11.	<i>IPK-ja u rekomandon zyrtarëve policor të njësisë 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.</i>	<i>I</i>	<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 në gjak.</i>	<i>Menjëherë</i>
12.	<i>IPK-ja u rekomandon Udhëheqësit të Divizionit të Komunikacionit Rrugor që në koordinim me Udhëheqësit e njësisë 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 rregullimin e trafikut dhe ngritjes së sigurisë rrugore.</i>	<i>II</i>	<i>Do të trajtohet me prioriteti ky rekomandim dhe do të veprohet 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.</i>	<i>Qershor 2020</i>
13.	<i>IPK-ja u rekomandon patrullave policore të njësisë 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</i>	<i>I</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</i>	<i>Menjëherë</i>

	<i>gjendjen e sigurisë dhe mirëmbajtur komunikacionin është e hendikepuar me nungesën e pajisjeve të domosdoshme të punës.</i>		<i>domosdoshme për rregullim të trafikut.</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 dhe qytetarëve.</i>	<i>I</i>	<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.</i>	<i>Menjëherë</i>
15.	<i>IPK-ja u rekomandon patrullave policore të njësisve 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>I</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>

Shtojca 1: Të dhëna mbi përmbushjen e rekomandimeve nga inspektimet e mëparshme				
Gjetjet nga inspektimi i mëparshëm (viti 2017)				
Inspektimi: Menaxhimi i patrullimeve dhe sigurisë në rrugë, nr. 02/2017				
Nr.	Rekomandimi i dhënë	Komentet e strukturës policore	Afatet për zbatim	Niveli i zbatimit
1.	<i>IPK-ja u rekomandon Departamentit të Operacioneve, Divizionit për Siguri Publike dhe Drejtorive Rajonale Policore që të shqyrtojnë nevojat e njësisve të trafikut dhe stacioneve dhe të plotësojnë strukturën e personelit në përputhje me Listën e Autorizuar të Personelit, me qëllim të ngritjes së kapaciteteve për punë efektive në ofrimin e sigurisë në rrugë.</i>	<i>Rekomandimi është i qëndrueshëm.</i>	<i>Në vazhdimësi</i>	<i>Vlerësimi nga IPK-ja: Përgjithësisht</i>
2.	<i>IPK-ja u rekomandon komandantëve të stacioneve policore dhe të NJRKRR-ve që të inkurajojnë personelin policor të ndërrimeve, që shënimet në logun e ngjarjeve ditore të jenë të plota duke përfshirë kohën e përgjigjes së ekipeve policore në rast, kohën e arritjes së ekipit policor në vendngjarje dhe kohën e realizimit (përfundimit) të aktivitetit në terren.</i>	<i>Rekomandimi është i qëndrueshëm, është paraparë me Strategjinë e Policimit në Bashkësi dhe Planin e Veprimit 2017-2021 si objektiv specifik ku do të fillon me implementim nga viti 2018 “koha e reagimit”. Gjatë këtij viti do të hartohet PSO lidhur me ketë qasje dhe në të ardhmen do të jetë mundësia e matjes së kohës së reagimit për të gjitha rastet.</i>	<i>Viti 2018</i>	<i>Vlerësimi nga IPK-ja: Nuk është vlerësuar</i>
3.	<i>IPK-ja u rekomandon menaxhimenteve të stacioneve policore, NJRKRR-ve dhe NJKA-së që të realizojnë praktika të vazhdueshme të rrotacionit për personelin policor në kuadër të orarëve dhe ekipeve patrulluese, me qëllim të ngritjes së efikasitetit, parandalimit dhe eliminimit të dukurive negative në radhët e njësisve, përkatësisht ekipeve policore.</i>	<i>Rekomandimi është i qëndrueshëm dhe i kontribuon ngritjes së performances së punës.</i>	<i>Në vazhdimësi</i>	<i>Vlerësimi nga IPK-ja: Përgjithësisht</i>
4.	<i>IPK-ja i rekomandon Departamentit të Shërbimeve Mbështetëse që të trajtojë me</i>	<i>Rekomandimi është i qëndrueshëm, kurse procesi i plotësimit me</i>	<i>Në vazhdimësi</i>	<i>Vlerësimi nga IPK-ja: Përgjithësisht</i>

	<i>kujdes çështjen e pajimit të njërive të trafikut rrugor me pajisjet e nevojshme të punës (pajisje për rregullim, kontrollim, identifikim dhe dëshim të kundërvajtjeve).</i>	<i>pajisje policore është në vazhdimësi</i>		
5.	<i>IPK-ja rekomandon menaxherët e stacioneve policore dhe njërive të trafikut, të cilat kanë ngecur ose stagnuar në zbatimin e masave proaktive, që në të ardhmen të angazhohen maksimalisht në realizimin e instrumenteve të lejuar ligjor drejt ngritjes së nivelit të sigurisë brenda zonave të përgjegjësisë së tyre.</i>	<i>Rekomandimi është i qëndrueshëm.</i>	<i>Në vazhdimësi</i>	<i>Vlerësimi nga IPK-ja: Përgjithësisht</i>
6.	<i>IPK-ja i rekomandon Departamentit të Shërbimeve Mbështetëse që të marr masat e nevojshme për furnizimin me pajisjet e radarëve, alkoestesteve dhe jelekëve reflektues për njësitë policore që ushtrojnë aktivitete patrulluese në sigurinë e trafikut rrugor.</i>	<i>Rekomandimi është i qëndrueshëm.</i>	<i>Në vazhdimësi</i>	<i>Vlerësimi nga IPK-ja: Plotësisht</i>