RAPORT AUDITIMI PERFORMANCE

ñGJOBAT PËR SHKELJE TË KODIT RRUGOR VENDOSUR NGA POLICIA E SHTETITò

PËRMBAJTJA

1. PROBLEMI SOCIAL DHE RËNDËSIA E AUDIMIT 3
2. SUBJEKTET NËN AUDITIM 4
2.1 Hyrje në subjektet nën auditim 4
2.2 Baza ligjore që rregullon çështjen nën auditim 5
2.3 Rëndësia e produkteve të subjektit 6
2.4 Pesha në buxhet dhe PBB 6
2.6 Feedback-u i subjektit në fazën studimore 9
3. DETAJET E AUDITIMIT 9
3.1 Vlerësimi i risqeve të aktiviteteve të subjektit 9
3.2 Objektivi i auditimit 12
3.3 Pyetjet e auditimit 12
3.4 Fushëveprimi i auditimit 13
4. SHTJELLIMI I PYETJEVE DHE NËNPYETJEVE 14
Pyetja Kryesore: A është sistemi i sigurisë rrugore sipas standardeve të miratuara në mbrojtje të jetës njerëzore të përdoruesve të rrugës përmes zbutjes së rreziqeve nga zbatimi efektiv i ligjit nëpërmjet veprimeve administrative të policisë? 14
Mesazhi i auditimit 14
4.1 A garantojnë strukturat policore përgjegjëse për sigurinë rrugore zbatimin efektiv të ligjit në parandalimin, monitorimin, kontrollin e veprimeve të rrezikshme, që të ulen mundësitë e drejtuesit të mjetit për t'u përfshirë në sjellje në kundërshtim me kodin rrugor? 14
4.2 A ka mundësuar policia përmirësimin e proceseve për menaxhim profesional, cilësor dhe gjithëpërfshirës në administrimin e kundërvajtjeve, shqyrtimin e masave administrative plotësuese bazuar në prova në mënyrë që të arrihen rezultate efektive të policimit rrugor? ..18
4.3 A ka programe shumë planesh të operacioneve të zbatimit të ligjit me synimin të ndryshojë/devijojë ndjeshëm sjelljet e gabuara të përdoruesit të rrugës në mënyrë vullnetare ose në mënyrë të detyruar? 40
5. PËRMBLEDHJA 43
6. GRUPI I PUNËS 45

1. PROBLEMI SOCIAL DHE RËNDËSIA E AUDIMIT

1.1 Rëndësia e auditimit të performancës

Auditimet e performancës vlerësojnë nëse synimet e politikave dhe skemat qeverisëse lidhen me problemet reale të shoqërisë dhe shqetësimet e palëve të interesit, duke dhënë një informacion shumë më të gjerë mbi ecurinë e të gjithë projekteve dhe programeve në entet publike të audituara. Këto auditime kryhen duke u bazuar tek Standardet Ndërkombëtare ISSAI dhe Udhëzuesi i Auditimit të Performancës (ISSAI 300, 3000, 3100, 3200, 5100 dhe 5200), Manuali i Auditimit të Departamentit të Performancës, Indikatorët e Performancës sipas praktikave më të mira audituese, të cilat shërbejnë si udhërrëfyes për konceptimin, planifikimin, kryerjen, konkludimin dhe ndjekjen e rekomandimeve të auditimit të performancës. Këto dokumente përmbajnë një numër udhëzimesh dhe informacionesh që marrin në konsideratë kushtet specifike dhe karakteristikat e çdo auditimi performance. Kontrolli i Lartë i Shtetit, duke synuar realizimin e misionit të tij, si institucion që ofron një ekspertizë të pavarur në ndihmë të një menaxhimi sa më të përgjegjshëm në shërbim të qytetarëve, jep një informacion shumë më të gjerë mbi ecurinë e të gjitha projekteve dhe programeve të institucioneve dhe enteve publike të audituara. Nëpërmjet auditimit të performancës synohet të analizohet ekonomiciteti, eficiensa dhe efektiviteti i programeve të ekzekutivit.

Në linjë me prioritetet e përcaktuar në Strategjinë e Zhvillimit Institucional 2018-2022 për auditimet e performancës, si: *fokusimi në çështje makro-ekonomike, krahas atyre mikro-ekonomike apo fokusimi në auditime procesi më shumë sesa auditime institucioni*[1], etj., KLSH ndërmori auditimin *"Gjobat për shkelje të Kodit Rrugor vendosur nga PSH"*. Si një ndër çështjet kryesore e cila lidhet me masat ndaj kundërvajtjeve në qarkullimin rrugor si dhe ndëshkimin e shkelësve të ligjit për të garantuar sigurinë rrugore duke parandaluar sjelljet e rrezikshme të përdoruesve të rrugës, nëpërmjet rritjen së vazhdueshme të performancës së shërbimit të PRR si një aktivitet që bazohet në parandalimin, konstatimin, dhe verifikimin e shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor, nëpërmjet shërbimeve të drejtpërdrejta për menaxhimin e trafikut, kontrollit në përputhje me standardet evropiane, si dhe të japë rekomandime për të përmirësuar aty ku është e mundur.

SAI-t kanë një kontribut për të mbajtur në vëzhgim institucionet shtetërore të cilat menaxhojnë sigurinë rrugore duke i bërë ato më të përgjegjshme para parlamenteve dhe qytetarëve në dhënien e opinioneve, për përmirësimin, modernizimin e sistemit të sigurisë rrugore, e cila sot është prioritare më shumë sepse nuk është plotësisht në harmoni të plotë me kërkesat në rritje të përdoruesve të rrugës në drejtim të:

- minimizimit të aksidenteve në rrjetin rrugor;
- uljes së kostove të komunitetit;
- dhënies përparësi të sigurisë rrugore;
- minimizimit të nevojave për punime riparuese të kushtueshme;
- etj.

Në Strategjinë Kombëtare për sigurinë rrugore 2011-2020, si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë, ndër të tjera citohet se: *"Shpenzimet në lidhje me sigurinë rrugore, duhet të shihen si një prioritet i lartë dhe si një investim, por jo një kosto, kështu që ne të gjithë duhet të punojmë së bashku për të zgjidhur këtë çështje urgjente. Siguria rrugore është përgjegjësi e çdo personi dhe të gjithë duhet të shohim se çfarë ne vetë mund të bëjmë për të ndikuar në familjet tona, shokët dhe bashkëpunëtorët për të adoptuar mënyra të sigurta të sjelljeve për sigurinë rrugore"*.[2]

[1] Strategjia e Zhvillimit Institucional 2018-2022 KLSH, fq. 39

[2] Strategjia Kombëtare e Sigurisë Rrugore 2011-2020 "Siguria rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë" , miratuar me VKM nr.125, datë 23.02.2011

1.2 Konteksti i problemit social

Sot sfida e sigurisë rrugore qëndron në përmirësimin e performancës së saj në mënyrë gjithëpërfshirëse sipas parimeve e politikave të BE-së. Përmirësimi i sistemit të sigurisë rrugore, ka rëndësi si një element i domosdoshëm i një bashkëjetese normale qytetare, përsosja e të cilit është rezultat i shumë aspekteve dhe ndërveprimeve që kanë të bëjnë me zhvillimin e infrastrukturës e të shërbimeve, me rendin ligjor, vetëdijen qytetare dhe me qeverisjen në tërësi.

Një rol kryesor në mbajtjen e një niveli të ulët të aksidenteve e mban edhe PSH e cila ka përgjegjësi për realizimin e detyrave dhe objektivave në drejtim të rritjes së sigurisë rrugore, për sigurimin e një trafiku normal për përdoruesit e rrugës, parandalimin e aksidenteve automobilistike, sensibilizimin e opinionit publik për rritjen e edukatës rrugore dhe shtimin e besimit në komunitet. Në këtë kuadër, PSH ushtron kontrolle në të gjitha akset rrugore të vendit për evidentimin dhe ndëshkimin e kundërvajtjeve që përbëjnë shkaqe dhe janë burim i shtuar rreziku për ndodhjen e aksidenteve si:

- Tejkalimi i normave të shpejtësisë;
- Drejtimi i mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe lëndëve psikotrope;
- Drejtimi i mjetit pa leje drejtimi;
- Mos vendosja e rripit të sigurimit dhe kaskës mbrojtëse nga drejtuesit e ciklomotorëve dhe motoçiklistët;
- Ndëshkimi i sjelljeve agresive në rrugë si parakalime të gabuara, mosrespektimi i përparësisë etj.

Gjithashtu PSH ka dhe një rol tjetër të veçantë në ofrimin e shërbimit qytetar dhe në përmirësimin e veprimeve ndaj tij, pasi përveç detyrave operacionale të kontrollit të kundërvajtjeve ligjore ka si detyrë administrative atë të ndjekjes, vjeljes së gjobave, administrimit të këtij dokumentacioni, etj., konkretisht:

- Mënyrën e hartimit, evidentimit, afatet e njoftimit, shqyrtimit dhe të ankimimit të ñprocesverbaleve të konstatimit të shkeljeveò;
- Procedurat që ndiqen, dokumentacioni që plotësohet në aksidentet apo ngjarjet rrugore, e kryesisht për masat administrative plotësuese ndaj mjetit apo drejtuesit të mjetit;
- Ndjekjen e vjeljes së gjobave, administrimin e këtij dokumentacioni, etj.

2. SUBJEKTET NËN AUDITIM

2.1 Hyrje në subjektet nën auditim

Subjektet që do të përfshihen në këtë auditim janë:

- MB;
- DPPSH me DP në 12 qarqet.

Ministri i MB harton dhe mbikëqyr zbatimin e politikave të veprimtarisë si dhe përcakton drejtimet strategjike dhe objektivat e PSH. Ai mbikëqyr gjithashtu procesin e ankimeve në PSH dhe shqyrton ankesat ndaj DPSH. Nga ana tjetër PSH raporton tek Ministri i Brendshëm në lidhje me ushtrimin e detyrave, performancën dhe realizimin e objektivave të përcaktuar.

Anëtarësimi i Shqipërisë në BE, ka qenë objektivi më i rëndësishëm strategjik i vendit vitet e fundit. Në kuadër të kësaj për Policinë e Shtetit është miratuar Strategjisë së Rendit Publik 2015ï 2020 dhe për zbatimin e kësaj strategjie Ministri ka përcaktuar politikat dhe prioritetet, objektivat dhe masat kryesore, në përpjekjen për arritjen e standardeve të shtetit të së drejtës në fushën e sigurisë dhe rendit publik.

DPPSH është institucion i administratës shtetërore, në varësi administrative të MB. Ajo përfaqëson nivelin qendror dhe Drejtoritë vendore të policisë. Drejtori i PSH është autoriteti më i lartë ekzekutiv, administrativ e operacional i policisë dhe përgjigjet drejtpërdrejt para Ministrit për realizimin e politikave, performancës dhe objektivave të përcaktuar.

PSH rregullon veprimtarinë e saj bazuar në dispozitën e ligjit nr. 108/2014 ñPër Policinë e Shtetitò. Gjithashtu, është përgjegjëse për Sigurinë rrugore dhe aplikimin e masave administrative për

kundërvajtjet rrugore referuar dispozitave të Ligjit nr. 8378, datë 22.07.1998, ñKodi i procedurave administrative të Republikës së Shqipërisëò i ndryshuar.
Misioni i PSH është ruajtja e rendit dhe e sigurisë publike, ruajtja e personaliteteve të larta shtetërore dhe objekteve të rëndësisë së veçantë, garantimi i zbatimit të ligjit, në përputhje me Kushtetutën dhe aktet ndërkombëtare, duke respektuar të drejtat dhe liritë e njeriut.

2.2 Baza ligjore që rregullon çështjen nën auditim

- Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë;
- Ligjin 154/2014 ñPër organizimin dhe funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetitò;
- Ligji nr. 8378, datë 22.7.1998, ñKodi Rrugor i Republikës së Shqipërisëò, i ndryshuar;
- Ligji nr. 108/2014, ñPër Policinë e Shtetitò;
- Ligji nr. 10 279, datë 20.5.2010, ñPër kundërvajtjet administrativeò;
- Ligji nr. 9604, datë 11.9.2006, Për ratifikimin e ñKonventës së bashkëpunimit policor për Evropën Juglindoreò;
- Strategjia Kombëtare e sigurisë Rrugore 2011 ï 2020;
- Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020 (përditësuar sipas riorganizimit të fundit të qeverisë që u realizua në fund të vitit 2017);
- ñStrategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2015-2020ò miratuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 348, datë 11 maj 2016 dhe botuar në Fletoren Zyrtare nr. 86, Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 811, datë 16 nëntor 2016 ñPër miratimin e Strategjisë së Sektorit të Transportit dhe të Planit të Veprimitò;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 153 datë 7.4.2000 ñPër miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisëò, i ndryshuar;
- Vendimi nr. 298, datë 08.04.2015 për ndryshimin e Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 7.4.2000 ñPër miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisëò;
- Vendimi nr. 739, datë 09.09.2015 ñPër sistemin e të dhënave të aksidenteve rrugoreò;
- Vendimi nr. 940, datë 18.11.2015 ñPër disa ndryshime në Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 153, date 07.04.2000ò Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisëò;
- VKM nr. 702, datë 26.8.2015, ñPër miratimin e strategjisë së rendit publik 2015ï 2020 dhe të planit të veprimit 2015ï 2017;
- Udhëzimi nr. 74, datë 13.03.2014, për disa ndryshime në udhëzimin nr. 687, datë 5.12.2013, ñPër mënyrën e evidentimit dhe shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative, procedurat që ndiqen për masat administrative plotësueseò;
- Udhëzimi nr. 388, datë 02.11.2010, ñPër mënyrën e evidentimit dhe të shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative, procedurat që ndiqen për masat administrative plotësuese dhe administrimi i gjobave në fushën e qarkullimit rrugorò;
- Udhëzimi nr. 243, datë 22.04.2009, për disa ndryshime dhe shtesa në Udhëzimin nr. 160, datë 25.1.2007, ñPër procedurat e ndalimit, sekuestrimit dhe konfiskimit të mjeteve për kundërvajtjeve administrative Analiza të veprimtarisë së Ministrisë Brendshme;
- Analiza të veprimtarisë së Drejtorisë së Përgjithshme të PSH;
- Rregullore për organizimin dhe funksionimin e Drejtorisë së Përgjithshme të PSH dhe Drejtoritë e Policisë në qarqe;
- Realizimi i treguesve të Buxhetit për Policinë e Shtetit në vitin 2017-2020;
- Buletinet mujore dhe vjetore të aksidenteve rrugore automobilistike dhe kundërvajtjeve administrative për vitet 2017-2020;
- Monitorimet 12-mujore të shpenzimeve sipas programit, treguesit e performancës dhe produkteve të programit për vitin 2017-2020;
- Planet e masave për rritjen e nivelit të arkëtimeve dhe ushtrimin e kontrolleve në respektimin e legjislacionit rrugor të drejtuesve të mjeteve debitorë;

- Programi vjetor i punës i Drejtorisë Përgjithshme te Policisë për Sigurinë Publike për vitin 2018, 2019, 2020.

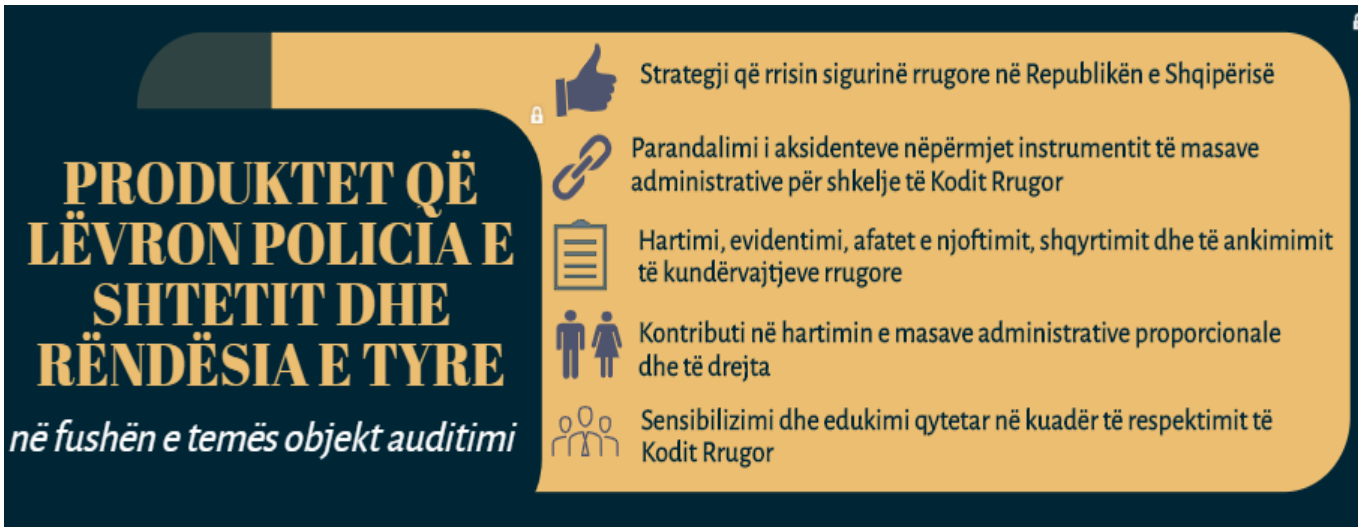
2.3 Rëndësia e produkteve të subjektit

Institucionet shtetërore, MIE me ARRSH, MB dhe PSH, të cilat nëpërmjet autoritetit të tyre ligjor menaxhojnë sipas përkatësisë sigurinë rrugore mbështesin politikat e Qeverisë në përputhje me legjislacionin në fuqi dhe politikat e përcaktuara në strategjitë sektoriale.

PSH, në përmbushje të funksioneve të saj ndërmjet të tjerave, ka dhe si fushë veprimi menaxhimin e rrjetit rrugor shtetëror, në përputhje me dispozitat e Kodit Rrugor që të realizojë bashkëveprimin e strukturave qendrore e vendore për rritjen e standardeve të sigurisë në rrugë, mbarëvajtjen e trafikut, parandalimin e aksidenteve rrugore, vendosjen e gjobave ndaj kundërvajtësve, kryerjen e hetimeve të aksidenteve rrugore si dhe bashkëpunimin me komunitetin për rritjen e ndërgjegjësimit të tyre për rritjen e sigurisë në rrugë, e më konkretisht në:

- përmirësimin e programeve për rritjen e sigurisë rrugore në Republikën e Shqipërisë në përputhje me përparësitë e përcaktuara në dokumentet strategjike;
- garantimin e sigurisë për të gjithë përdoruesit e rrugës;
- përmbushjen e detyrimeve, sipas Kodit Rrugor e legjislacionit në parandalimin e aksidenteve nëpërmjet monitorimit, kontrollit dhe masave administrative;
- shqyrtimin e ankimimit të masave administrative ndaj kundërvajtjeve rrugore dhe ofrimit të një shërbimi sa më të shpejtë e të drejtë;
- asistimin në përditësimet vjetore dhe rishikimet pesëvjeçare të PKT-së për sektorin e transportit rrugor, në bashkëpunim me institucionet shtetërore dhe ekspertë të fushës;
- ndërmarrjen e nismave për studime, kërkime shkencore dhe eksperimente për efiçencën, trafikun, qarkullimin dhe sigurinë rrugore;
- sensibilizimin dhe edukimin qytetar në kuadër të respektimit të legjislacionit rrugor, etj.

Në mënyrë të përmbledhur këto produkte dhe rëndësia që mbartin ilustrohen në infografikun 1:



2.4 Pesha në buxhet dhe PBB

PSH është një institucion buxhetor dhe si i tillë merr fonde nga buxheti i shtetit. Buxheti i saj është program i veçantë brenda buxhetit të MB, të emërtuar ñPSHò. Fondet e akorduara prej buxhetit të shtetit shpenzohen në përputhje me buxhetin vjetor të saj dhe më tej është MB ajo e cila mbikëqyr menaxhimin e buxhetit të Policisë të Shtetit, sipas legjislacionit financiar.

Gjithashtu, buxheti i Policisë ka një zë të veçantë për pagesën e personave për rastet e operacioneve të veçanta policore, për informatorët, burime të tjera dhe mbrojtjen e dëshmitarëve. *Ky fond i*

veçantë[3]*, nuk mund të jetë më pak se 1 përqind e buxhetit vjetor të policisë.* Policia pranon donacione ku administrimi dhe përdorimi i të cilave kryhet në bazë të akteve ligjore e nënligjore. Nëse do të krahasonim peshën që buxheti i ka akorduar PSH në totalin e të buxhetit të shtetit, do të vërejmë një peshë specifike prej 5.31%, 5.58%, 5.55% dhe 5.22% përkatësisht për vitet 2017, 2018, 2019 dhe 2020.

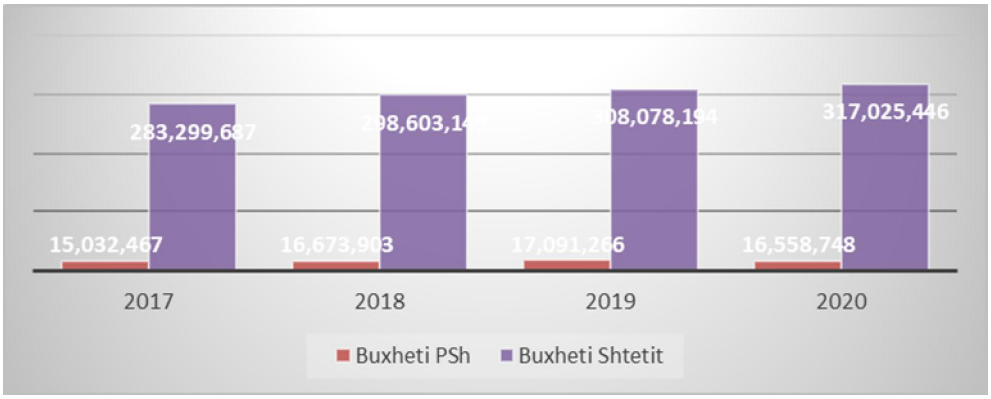
Tabela 1:Fondet buxhetore të PSH të shqyrtuara për periudhën 2017 -2020.[4]

000 lekë

Emërtimi	**Buxheti i akorduar**			
	2017	**2018**	**2019**	**2020**
Buxheti PSH	15,032,467	16,673,903	17,091,266	16,558,748
Buxheti MSH	19,727,430	20,670,256	21,452,635	20,999,148
Buxheti Shtetit	283,299,687	298,603,149	308,078,194	317,025,446
Pesha e BPSh/BSh	**5.31%**	**5.58%**	**5.55%**	**5.22%**

Burimi: MFE; Përpunoi: Grupi i auditimit

Grafiku 1: Buxheti i PSH/ Buxheti i Shtetit



Burimi: MFE faqja zyrtare; Përpunoi: Grupi i auditimit

Përsa i përket realizimit të buxhetit të PSH, trendi i ndryshimit të nivelit të realizimit është ilustruar në tabelën si më poshtë vijon:

Tabela 2: Niveli i realizimit të buxhetit të PSH për periudhën 2017-2020 (lekë)

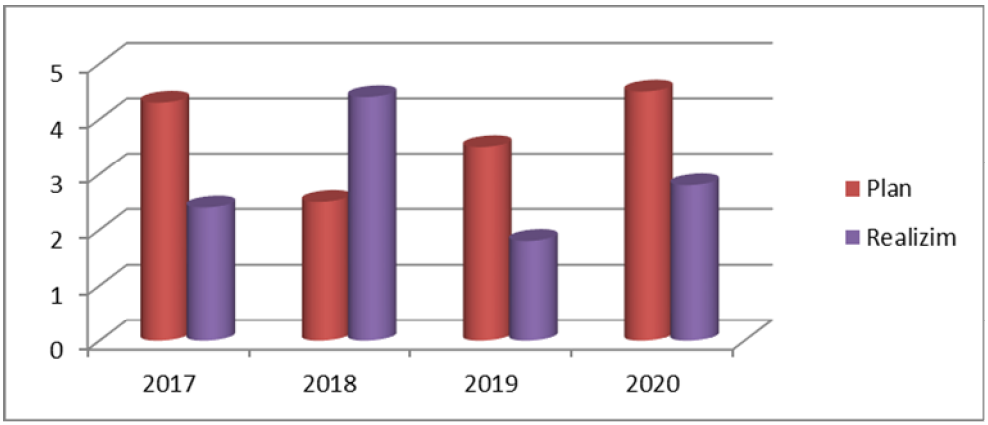
Viti	***Buxheti i periudhës raportuese***	***Realizimi***	***Diferenca***	***Realizimi në %***
2017	15,637,871,818	15,321,360,180	(316,511,638)	97.98%
2018	16,733,564,515	16,685,595,923	(47,968,592)	99.71%
2019	17,352,246,138	16,868,298,440	(483,947,698)	97.21%
2020	16,365,036,444	16,124,482,441	(240,554,003)	98.53%

Burimi: PSH , Përpunoi: Grupi i auditimit

Nga analiza vërehet se, viti 2019 është ai që shënon nivelin më të ulët të realizimit të buxhetit, me 97.21% dhe më pas situata është përmirësuar në vitin 2020, ku niveli i realizimit të tij ka arritur në 98.53%. Trendi i realizimit të buxhetit paraqitet relativisht i luhatshëm, megjithatë niveli i mosrealizimit nuk ka zbritur nën 3%. Ndikimi më i madh në mosrealizim është shkaktuar nga zëri *"mallra dhe shërbime"* çka tregon për parashikime jo të plota të buxhetit.

[3] Referuar pikës 1 dhe 2, Neni 138, Ligji për Policinë e Shtetit
[4] https://www.financa.gov.al/

Grafiku 2: Realizimi i buxhetit të PSHPlan/Realizim për periudhat 2017-2020



Burimi: PSH, Përpunoi: Grupi i auditimit

Për sa i përket buxhetit të PSH, një tjetër çështje e rëndësishme e ngelur pezull është moszbatimi në praktikë i nenit 203 të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, nen i cili rregullon vjeljen e gjobave administrative. Sipas kësaj dispozite[2], të ardhurat nga gjobat për shkeljet e parashikuara nga Kodi Rrugor, i kalojnë në masën 60 % organit që ka verifikuar shkeljen, ndërsa 40 % i kalojnë buxhetit të shtetit, të ardhura që duhet të përdoren për përmirësimin e shërbimit. Sipas të dhënave të marra dhe nëpërmjet intervistave me specialistët përkatës, këto të ardhura nuk derdhen në buxhetin e Drejtorisë së Përgjithshme të PSH, por kalojnë drejtpërdrejtë në thesar dhe në buxhetin e shtetit. Shkak për këtë, sipas DPPSH, është bërë mos nxjerrja ndër vite e akteve nënligjore të detajuara për mënyrën e derdhjes së 60% të gjobave në buxhetin e PSH.

Tabela 3: Të ardhurat e DPP për periudhën 2017 – 2020

Përshkrimi i të ardhurave	***2017***		***2018***		***2019***		***2020***	
	Totali	***Në % me totalin***	***Totali***	***% ndaj totalit***	***Totali***	***% ndaj totalit***	***Totali***	***% ndaj totalit***
Të ardhura nga kundërvajtjet administrative	1,392,810,188	83%	1,626,301,054	83%	1,407,342,042	79%	1,315,599,704	81%
Të ardhura nga veprimtaria kryesore	123,339,714	7%	209,195,570	11%	161,681,857	9%	114,179,948	7%
Të ardhura nga veprimtaritë ek dytësore	19.656.043	1%	22,315,101	1.1%	20,644,278	1%	14,872,148	1%
Të ardhura nga veprimtaria ekonomike	40,595,098	2.4%	11,322,450	0.6%	12,094,152	0.7%	11,262,961	0.7%
Të ardhura jashtë planit	97,799,534	6%	107,721,599	5.5%	172,696,649	10%	175,794,117	11
Shuma e tatim-taksave	449,966	0.03%	0	0%	285,500	0%	1,451	0.03
Totali	***1,674,650,543***	**100%**	**1,976,855,774**	**100%**	**1,774,744,478**	**100%**	**1,631,710,329**	**100%**

Burimi: PSH, Përpunoi: Grupi auditimit

Përsa më sipër duke analizuar tabelën ku janë paraqitur të ardhurat totale të PSH, peshën më të lartë në totalin e tyre e kanë pikërisht të ardhurat nga kundërvajtjet administrative, të cilat përbëjnë të ardhurat më të mëdha që kalojnë në buxhetin e shtetit.

[2] Pika 3 e Nenit 203 ñVjelja e gjobave administrativeò, Kodi Rrugor.

Tabela 4: Të ardhura nga kundërvajtjet administrative 2017-2020 (në lekë)

Llogaria	Përshkrimi i të ardhurave	Viti			
		2017	2018	2019	2020
7115410	Gjoba të PRR	1,185,456,203	1,374,850,850	1,176,200,932	1,120,734,348
7115411	Gjoba të PR	1,571,840	2,734,440	1,473,000	1,184,000
7115412	Gjoba të PK	24,000,000	24,962,500	28,345,800	12,058,500
7115413	Gjoba mbi leje qëndrimin e te huajve	7,260,000	8,830,004	9,240,000	4,899,000
7115414	Gjoba të humbjes së pasaportës	1,500	0	0	0
7115420	Gjoba PB	650,600			1,560
7115500	Kamatëvonesa	163,294,652	195,477,568	172,128,183	169,161,423
7115600	Sekuestrime dhe zhdëmtime	8,060,168	16,303,916	18,299,192	7,069,548
7115499	Te tjera gjoba	2,515,225	3,141,776	1,654,935	491,325
Totali i të ardhurave nga kundërvajtjet administrative		**1,392,810,188**	**1,626,301,054**	**1,407,342,042**	**1,315,599,704**

Burimi: PSH, Përpunoi: Grupi auditimit

Sa më sipër konstatohet se, të ardhurat kanë ardhur në rritje nga viti 2017 në vitin 2018 me 302,205,201 lekë dhe më tej prej vitit 2018 - 2020 ato kanë shkuar në rënie.
Duke analizuar burimet e mbledhjes së ardhurave nga kundërvajtjet administrative në katër vjet, rezulton se niveli më i lartë i tyre realizohet nga gjobat e PRR dhe më pak nga ato të policisë bashkiake, të cilat për vitet 2018-2019 nuk kanë rezultuar të ardhura.

2.6 Feedback-u i subjektit në fazën studimore

Në fazën e parë studimore nga institucionet e përfshira në auditim, konform kërkesave ligjore, grupit të auditimit i janë krijuar komoditetet e nevojshme për realizimin e tij. Megjithatë, këtu vlen të theksohet se:

- Ka patur vështirësi në mbledhjen dhe përpunimin e dokumentacionit për arsye të shtrirjes së gjerë të institucioneve që merren me garantimin e sigurisë rrugore ndaj përdoruesit të rrugës dhe veprimeve administrative ndaj kundërvajtësve,
- ndërsa për plotësimin e informacionit dhe dokumentacionit të kërkuar që lidhet me vjeljen e të dhënave plotësuese mbi subjektet, kërkuan më shumë kohë në përgjigjet e tyre kjo edhe për shkak të kompleksitetit të çështjes nën auditim si dhe ngarkesës e volumit të materialeve, ristrukturimit të institucionit, ndryshimit të stafit drejtues.

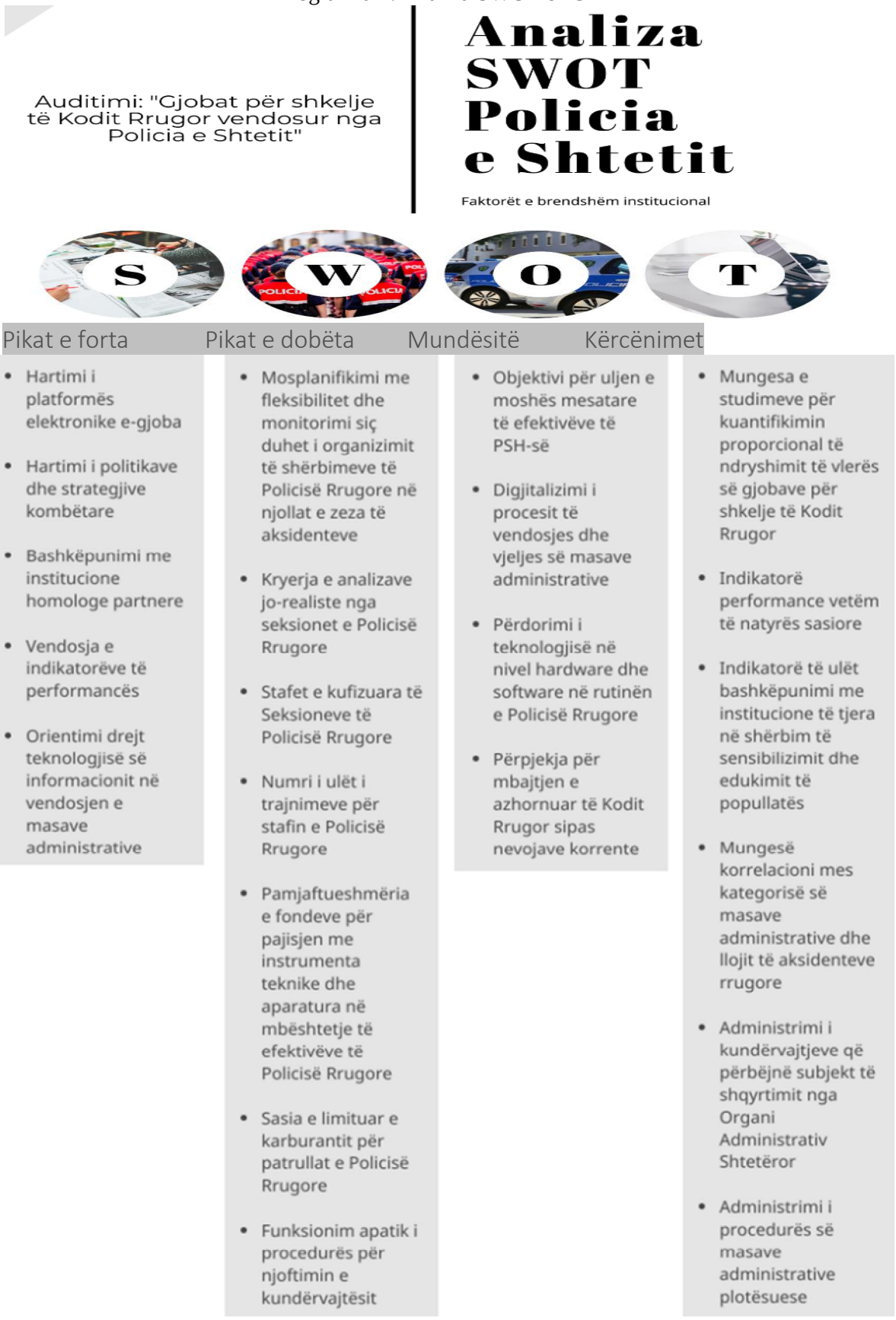
3. DETAJET E AUDITIMIT

3.1 Vlerësimi i risqeve të aktiviteteve të subjektit

Çdo institucion, përgjatë gjithë periudhës ushtrimore të aktivitetit të tij, përballet me një tërësi kërcënimesh dhe problematikash me prejardhje nga mjedisi i brendshëm dhe i jashtëm. Auditimi njeh disa lloje teknikash që mundësojnë identifikimin e këtyre problematikave, duke përmendur këtu: Analizën Delphi, SWOT, Pestle, Matricën shkak/pasojë etj. Nisur nga natyra institucionale e PSH-së, grupi i auditimit gjykon që analiza me e përshtatshme për të identifikuar më mirë rreziqet potenciale dhe faktorët e mjedisit të brendshëm është analiza SWOT[5].
Sa i përket analizës SWOT, grupi i auditimit ka përcaktuar 4 lloje faktorësh që ndikojnë në performancën e gjobave të PSH-së për shkelje të Kodit Rrugor: 1. Pikat e forta, 2. Pikat e dobëta, 3. Mundësitë dhe 4. Kërcënimet. Analiza SWOT paraqet fuqitë dhe dobësitë e institucionit që janë faktorë ñbrenda kontrollit manaxherialò, si dhe mundësitë dhe kërcënimet që janë faktorë ñjashtë kontrollit manaxherialò ose të klasifikuara si risqe nga faktorë të brendshëm dhe risqe nga faktorë të jashtë.

[5] **S** ï Strengths (Fuqitë): atribute dhe burime të brendshme që sigurojnë rezultate të suksesshme;
W ï Weaknesses (Dobësitë): atribute dhe burime të brendshme që pengojnë arritjen e rezultateve të suksesshme;
O ï Opportunities (Shanset): faktorë të jashtëm të cilët institucioni mund tôi përdorë në avantazh të tij;
T ï Threats (Kërcënimet): faktorë të jashtëm që rrezikojnë suksesin e institucionit.

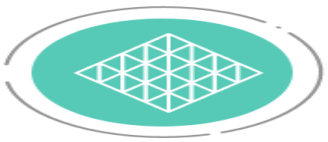
Infografiku 2: Analiza SWOT e PSH



Infografik Burimi: Grupi i auditimit

Tabela 5: Klasifikimi i risqeve

Klasifikimi i risqeve



Fusha	Nr.	Përshkrimi i riskut	Mundësia e ndodhjes	Impakti i mundshëm	Niveli i riskut	Mundësia e mbulimit nga auditimi	Pyetja e auditimit
Siguria rrugore	**1**	**Shërbimet në njollat e zeza të aksidenteve:** Mos planifikimi me fleksibilitet dhe monitorimi siç duhet i organizimit të shërbimeve të PRR në njollat e zeza të aksidenteve	**I lartë**	**I lartë**	**I lartë**	**Po**	**1.1.2**
	2	**Masa administrative/aksidente rrugore:** Mungesë korrelacioni mes kategorisë së masave administrative dhe llojit të aksidenteve rrugore	**I lartë**	**I lartë**	**I lartë**	**Po**	**1.1.3**
Parandalimi dhe reduktimi i aksidenteve	**3**	**Studime në lidhje me ndryshimet e vlerës së gjobave:** Mungesa e studimeve për kuantifikimin proporcional të ndryshimit të vlerës së gjobave për shkelje të Kodit Rrugor	**I lartë**	**I lartë**	**I lartë**	**Po**	**1.1.4**
	4	**Analiza nga DVP dhe seksionet:** Kryerja e analizave jorealiste nga seksionet e PRR	**I lartë**	**I lartë**	**I lartë**	**Po**	**1.1.1**
	5	**Stafi i efektivëve:** Stafet e kufizuara të Seksioneve të PRR	**I lartë**	**I lartë**	**I lartë**	**Po**	**1.1.2**
	6	**Sasi karburanti e limituar:** Sasia e limituar e karburantit për patrullat e PRR	**I lartë**	**I lartë**	**I lartë**	**Po**	**1.2.1**
	7	**Instrumenta dhe aparatura teknike mbështetëse:** Pamjaftueshmëria e fondeve për pajisjen me instrumenta teknike dhe aparatura në mbështetje të efektivëve të PRR	**I lartë**	**I lartë**	**I lartë**	**Po**	**1.2.1**
	8	**Indikatorë performance** Indikatorë performance vetëm të natyrës sasiore	**I lartë**	**I mesëm**	**I mesëm**	**Po**	**1.1.3**
Administrimi i rregullt i gjobave	**9**	**Njoftimi i kundërvajtjeve** Funksionim apatik i procedurës për njoftimin e kundërvajtësit	**I lartë**	**I lartë**	**I lartë**	**Po**	**1.2.3**
	10	**Trajnimet e efektivëve** Numri i ulët i trajnimeve për stafin e PRR	**I lartë**	**I mesëm**	**I mesëm**	**Po**	**1.2.3, 1.2.1**
	11	**Administrimi I OASH** Administrimi i kundërvajtjeve që përbëjnë subjekt të shqyrtimit nga Organi Administrativ Shtetëror	**I lartë**	**I lartë**	**I lartë**	**Po**	**1.2.2, 1.2.4**
	12	**Masa administrative plotësuese** Administrimi i procedurës së masave administrative plotësuese	**I lartë**	**I lartë**	**I lartë**	**Po**	**1.2.2**
Sensibilizimi qytetar	**13**	**Indikatorë bashkëpunimi ndërinstitucional** Indikatorë të ulët bashkëpunimi me institucione të tjera në shërbim të sensibilizimit dhe edukimit të popullatës	**I lartë**	**I mesëm**	**I mesëm**	**Po**	**1.1.1**

Klasifimi i risqeve/Burimi: Grupi i auditimit

Tabela 6: Vlerësimi i risqeve

I ulët	I mesëm	I lartë
Risku nuk merret parasysh.	Gjykimi profesional mbi procedurat mund të bëhet bazuar në karakteristikat e riskut.	Risku duhet zbutur me procedura auditimi.

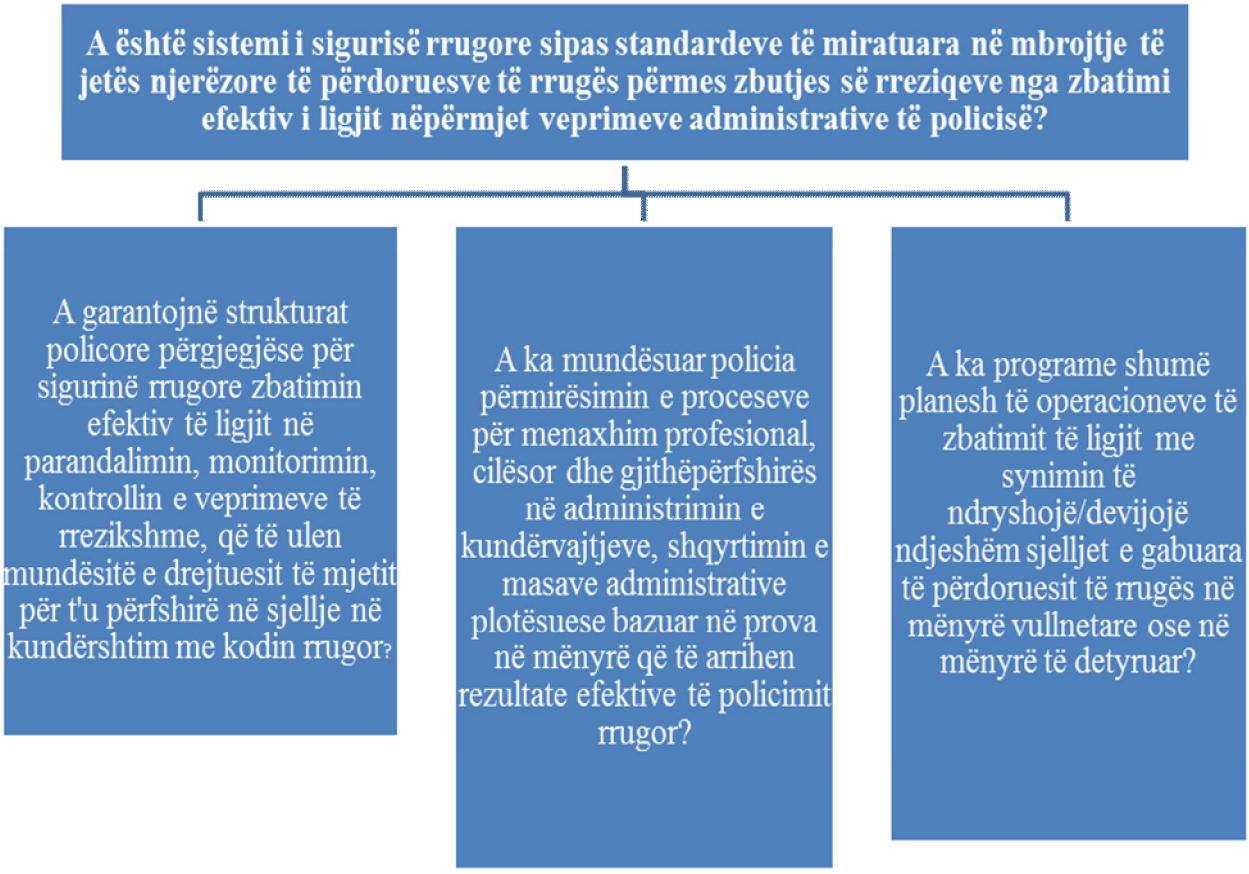
Vlerësimi i risqeve/Burimi: Grupi i auditimit

Kur risqet vijnë nga faktorë të brendshëm, institucioni duhet të mbështetet në fuqitë dhe të minimizojë dobësitë, ndërsa kur risqet vijnë nga faktorë të jashtëm, institucioni duhet të shfrytëzojë shanset dhe të shmangë kërcënimet.
Në infografikun janë paraqitur pikat e forta, të dobëta, shanset dhe kërcënimet me të cilat përballet PSH në veprimtarinë e saj si agjenci ligj zbatuese nëpërmjet masave administrative për shkelje të Kodit Rrugor në kuadër të garantimit të sigurisë rrugore në Republikën e Shqipërisë, përgjatë periudhës 2017-2020.

3.2 Objektivi i auditimit

Auditimi me temë *"Gjobat për shkelje të Kodit Rrugor vendosur nga PSH"* ka si objektiv kryesor vlerësimin e politikave dhe efektivitetit të institucioneve përgjegjëse për pritshmërinë që kanë përdoruesit e rrugës, në garantimin e një mjedisi të sigurt për ta nëpërmjet përsosjes së sistemit të sigurisë rrugore me standardet më të larta si dhe menaxhimin e veprimeve të shpejta dhe korrekte administrative me kërkesat e kohës në shërbimin ndaj qytetarëve.
Në këtë mënyrë është synuar të sigurohet një vlerësim i paanshëm dhe objektiv nëse burimet publike janë menaxhuar me përgjegjësi dhe nëse janë arritur rezultatet e dëshiruara. Me anë të këtij objektivi është bërë e mundur të konkludohet se deri në çfarë mase ka qenë efektive veprimtaria e institucioneve subjekt auditimi që të sigurohet një përsosje e sigurisë rrugore, në implementimin e sistemeve të avancuara teknologjike të mbikëqyrjes së qarkullimit rrugor, të evidentimit të saktë dhe të menjëhershëm të shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor si dhe për të garantuar një shërbim sa më të shpejtë e korrekt ndaj qytetarit në drejtim të përmirësimit të sistemit të gjobave dhe të ankimit e vjeljes së tyre.

3.3 Pyetjet e auditimit



3.4 Fushëveprimi i auditimit

Infografik 3: Strategji për garantimin e sigurisë rrugore

Ky auditim kishte si fushë veprimi analizimin dhe dhënien e një opinioni sa i përket garantimit të sigurisë së lartë të rrugëve në mbrojtje të jetës së qytetarëve. Auditimi për vetë kompleksitetin e tij preku elementët më të rëndësishëm lidhur me institucionet përgjegjëse. Në mënyrë që shtimi i udhëtimeve të mos çojë në rritjen e numrit të aksidenteve, duhen marrë masa efektive në lidhje me një sërë aspektesh të sigurisë rrugore siç janë: përgatitja/testimi i drejtuesve të mjeteve, kontrolli i mjeteve për drejtim të sigurt, sjellja e përdoruesve të rrugës, siguria e infrastrukturës rrugore dhe shtimi i investimeve. Për këto arsye e të tjera, siguria rrugore është problem i gjithsecilit dhe të gjithë mund dhe duhet të përfshihen në përmirësimin e saj.
Periudha e auditimit ka qenë 2017 - 2020. Gjatë këtij auditimi janë kryer vizita në terren, marrja e kontakteve me personat përgjegjës, me synimin që nëpërmjet këtij auditimi të kontribuojmë në përmbushjen dhe plotësimin e përparësive strategjike për garantimin e jetës së përdoruesve të rrugës dhe rritjen e shërbimit ndaj qytetarëve.

Për projektraportin e ri-auditimit të performancës me temë ñGjobat për shkelje të Kodit Rrugor vendosur nga PSHò nga na e Drejtorisë së Përgjithshme të PSH është dërguar observacion me shkresën nr. 9446, datë 29.12.2021, protokolluar në KLSH me nr. 611/7, datë 29.12.2021.
Në këtë observacion është cituar *".....Në projekt raportin e dërguar është theksuar një "rol shumë i madh" i shërbimit të PRR në raport me aktorët e tjerë të sigurisë rrugore në vendin tonë në drejtim të parandalimit të aksidenteve rrugore. Sipas "skemës" së vendosur në Strategjinë e Sigurisë Rrugore në faqen 7, roli i kontrollit policor në skemën e njohur të sigurisë rrugore dhe të aktorëve të tjerë është diku tek 10% parandalim efikas i aksidenteve rrugore. Në vitin 2011 u miratua me vendim të veçantë të Qeverisë "Strategjia e Sigurisë Rrugore 2011-2020. Qëllimi i Strategjisë planit të veprimit specifik që e shoqëronte, ishte zvogëlimi i numrit të aksidenteve me pasoja fatale me 50% në vitin 2020, krahasuar me vitin 2009. Gjithashtu është cituar Strategjia Rendit Publik 2015-2020 ku siguria rrugore zë vetëm një pjesë të vogël në tërësinë e prioriteteve dhe masave ë ruajtjes së rendit publik në përgjithësi e thekson këtë rol në mënyrë të vecantë. Në këtë strategji përcaktohet se "Shërbimi i Policisë duhet të vlerësojë parandalimin e aksidenteve rrugore si një emergjencë kombëtare. Ai do të përqendrohet tek zbatimi i masave specifike me objektiv grupet, aktivitetet, sjelljet apo zonat me rrezikshmëri të lartë për aksidente, duke përsosur planifikimin dhe organizimin e shërbimeve në funksion të sigurisë në rrugë, efektshmërinë në shërbime, bashkëpunimin me aktorë të tjerë shtetërorë që kanë përgjegjësi, si dhe shoqërinë civile, si dhe rritjen e fuqisë shtrënguese të ligjit ndaj shkelësve.".*
Për sa më sipër nga grupi i auditimit të gjitha këto janë mbajtur parasysh në hartimin e programit të auditimit sa sipër si pjesë e njëjtë e projekt raportit e raportit, gjithashtu edhe rezultatet e policisë e puna saj është vlerësuar gjatë gjithë materialit pavarësisht gjetjeve të trajtuara.

4. SHTJELLIMI I PYETJEVE DHE NËNPYETJEVE

PYETJA KRYESORE: A ËSHTË SISTEMI I SIGURISË RRUGORE SIPAS STANDARDEVE TË MIRATUARA NË MBROJTJE TË JETËS NJERËZORE TË PËRDORUESVE TË RRUGËS PËRMES ZBUTJES SË RREZIQEVE NGA ZBATIMI EFEKTIV I LIGJIT NËPËRMJET VEPRIMEVE ADMINISTRATIVE TË POLICISË?

MESAZHI I AUDITIMIT

PSH, pavarësisht punës së mirë në uljen e numrit të përgjithshëm të aksidenteve, paraqet dhe disa aspekte jo plotësisht efektive kah rritjes së sigurisë rrugore dhe parandalimit të aksidenteve me pasojë vdekjen. Shkaqe të vlerësuara për minimizimin e aksidenteve rrugore, ndër të tjera, kanë qenë mungesa e radarëve matës të shpejtësisë dhe pajisjeve teknologjike të avancuara, mungesa e pjesëmarrjes në mënyrë proaktive së bashku me partnerët e tjerë në përpjekjet e përbashkëta për të zgjidhur problemet e sigurisë rrugore, organizimi rutinor i shërbimeve policore, si dhe fokusimi më shumë në gjobat ñpër ndalim/qëndrim të gabuarò se sa në ato për ñtejkalim shpejtësieò.

PSH, për periudhën 2017 ï 2020, në disa aspekte që lidhen me evidentimin e kundërvajtjeve rrugore dhe administrimin e gjobave, nuk ka qenë plotësisht efektive. Radhët e gjata të krijuara para komisioneve të vendosjes së gjobave (OASH) kanë krijuar shpeshherë paqartësi tek qytetarët (sidomos ato kryeqytetas), si dhe procesverbalet e gjobave paraqiten shpesh me gabime dhe pasaktësi në plotësim. Vlera prej 9.8 milionë lekë për shpenzime gjyqësore e përmbarimore në çështjet e humbura me qytetarët si pasojë e ankimimit të gjobave, rezulton e shpenzuar pa eficiencë.

4.1 A garantojnë strukturat policore përgjegjëse për sigurinë rrugore zbatimin efektiv të ligjit në parandalimin, monitorimin, kontrollin e veprimeve të rrezikshme, që të ulen mundësitë e drejtuesit të mjetit për t'u përfshirë në sjellje në kundërshtim me kodin rrugor?

Organizimi strukturor i PSH

Policia Rrugore është autoriteti përgjegjës i zbatimit të Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020 ñSiguria rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithëò, miratuar me VKM nr. 125, datë 23.02.2011, ñPër zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugoreò. Përgjegjësitë kryesore të PRR janë zbatimi i legjislacionit në fushën e qarkullimit rrugor, reagimi ndaj aksidenteve dhe ngritja e nivelit të ndërgjegjësimit nëpërmjet aktiviteteve të ndryshme. Organika e PRR është e organizuar në nivel qendror dhe lokal.

Infografik 3: Organika e PRR

Burimi: Grupi i Auditimit

Drejtoria e PRR ka si mision rritjen e parametrave të sigurisë rrugore dhe parandalimin e ngjarjeve rrugore, në përputhje me objektivat strategjike të PSHdhe politikat e Qeverisë për rritjen e sigurisë rrugore si pjesë e rëndësishme e sigurisë kombëtare. Si organ qendror kjo drejtori ka disa detyra kryesore për menaxhimin e njësive vendore:

1. Organizon, planifikon dhe monitoron zbatimin dhe realizimin me efiçiensë të akteve ligjore e nënligjore në fuqi që lidhen me shërbimin e PRR në varësi (DVP);
2. Koordinon veprimtarinë e strukturave vartëse, mbështetjen administrative dhe operacionale, mbikëqyr zhvillimin e planeve strategjike, operacionale dhe taktike që mbështesin qëllimet afatshkurtra dhe afatgjata të strategjisë së PSHdhe të Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore;
3. Ndjek ecurinë, problemet, dinamikën dhe rezultatet e aktivitetit të shërbimit të PRR, duke propozuar zgjidhje për përmirësimin e funksionimit të shërbimit të PRR, të plotësimit organik me personel e mjete të specializuara për këtë shërbim në shkallë vendi.

Nga ana tjetër strukturat e PRR në DVP si: Komisariati Rajonal i PRR, Sektori i PRR, Seksioni i Menaxhimit të Trafikut Rrugor, raportojnë tek Drejtoritë Vendore të Policisë dhe Drejtoria Qendrore e PRR për detyra të cilat lidhen me organizimin e punës në terren. Konkretisht:

- Organizon punën për kontrollin e gjendjes së rrjetit rrugor e të sinjalistikës në linja dhe informon me shkrim për konstatimet;
- Zbaton grafikët e shërbimit të patrullave të PRR, organizon e kontrollon këto shërbime dhe për çdo problem e modalitet në kryerjen e shërbimit e të sjelljes së patrullave;
- Bashkëpunon me organizmat e tjera në juridiksion për propagandimin e rregullave të qarkullimit rrugor;
- Bën analizimin e ngjarjeve rrugore, merr masa të mëtejshme për përmirësimin e situatës dhe parandalimin e aksidenteve rrugore.

Krahas përmirësimit të infrastrukturës ligjore dhe përafrimit të saj me ato të policive të vendeve të tjera evropiane, ndryshimeve strukturore dhe futjes së metodave bashkëkohore të kryerjes së shërbimeve policore në funksion të rritjes së Sigurisë Publike, një rol të rëndësishëm luan dhe rritja e aftësive profesionale të punonjësve të policisë në përdorimin e teknikave të duhura gjatë kryerjes së shërbimeve në mënyrë që veprimet dhe teknikat e përdorura të kenë efekt parandalues. Lidhur me këtë, çdo vit për Drejtorinë e PRR parashikohen një sërë trajnimesh dhe programesh. Ndër programet më kryesore të kësaj drejtorie mund të përmendim: programi ñPër punonjësit e PSH të Nivelit Zbatues që kryejnë shërbime të PRRò i cili parashikon 8 deri në 12 tema për trajnimin dhe certifikimin e punonjësve të PRR, si dhe 14 tema për programin e trajnimit ñTeknikat e kryerjes së Shërbimeve të PRRò. Këto të fundit përmbajnë njohuritë kryesore mbi teknikat policore që përdoren në organizimin dhe kryerjen e shërbimeve të PRR, për të përmbushur përgjegjësitë e saj dhe për të realizuar misionin e shërbimit policor.

1. Gjetje nga auditimi:

Për monitorimin e akseve rrugore në zbatim të Rregullores nr. 750, datë 16.09.2015, për Policinë e Shtetit, Komisariati Rajonal i PRR harton dhe zbaton grafikun dhe vendosjen e shërbimeve në terren, sipas Planit të Dislokimit të Forcave, i cili hartohet çdo 6 muaj, nga Seksionet e Parandalimit dhe Sigurisë në Trafikun Urban dhe nga ai i linjave jashtë qytetit. Megjithatë, nisur nga dinamika e shërbimeve ky plan mund të ndryshojë duke bërë planifikime mujore dhe ditore, të cilat pasqyrohen në Librat e Planëzimit 24-orar të shërbimit.

Nga auditimi i analizave vjetore të Drejtorisë së PRR, rezultoi se ka akoma një organizim ñrutinëò të shërbimeve, të cilat nuk u përgjigjen në kohë nevojave dhe ngarkesave të trafikut rrugor. Në disa akse rrugore nuk arrihet të planifikohen shërbime dhe ato janë jashtë kontrollit të policisë, sepse forcat e mjetet kryesore policore planifikohen në qytete dhe qendra urbane ku ka dhe shërbim të Patrullës së Përgjithshme.

Gjithashtu, ka raste që mjetet ndalohen nga punonjësit e policisë në mënyrë rutinë pa objekt kontrolli dhe pa bërë shkelje, praktika që dëmtojnë imazhin e Policisë, pengojnë qarkullimin

dhe vonojnë drejtuesit e mjeteve pa pasur si qëllim ndërgjegjësimin ose ndëshkimin e ndonjë kundërvajtjeje.

1. Konkluzion:
Organizimi rutinor i shërbimeve nuk u përgjigjet gjithmonë në kohë nevojave dhe ngarkesave të trafikut rrugor. Numri i mjeteve dhe lëvizja e tyre është rritur shumë, çka bën që kapacitetet e punonjësve të PRR të jenë të pamjaftueshme për përballimin e situatave në terren dhe të cenojnë funksionin e PRR.

1.1. Rekomandimi:
Drejtoria e PRR për patrullimin rrugor të marrë masat përkatëse që paraprakisht të krijojë kushte për studimin dhe organizimin e shërbimeve sipas dinamikës reale të trafikut rrugor dhe jo thjesht rutinë, duke shtuar numrin e patrullimit dhe të agjentëve verifikues për akset më problematike.

Brenda muajit Qershor 2022

1.2. Rekomandimi:
DPPSH të japë prioritet të lartë zhvillimit të trajnimeve për stafin e PRR, me qëllim njohjen nga të gjithë efektivët të bazës ligjore të nevojshme në drejtim të rritjes së treguesve e rezultateve, si dhe të ngritjes së nivelit profesional të shërbimeve të qarkullimit rrugor.

Brenda muajit Qershor 2022

2. Gjetje nga auditimi:
-Në vitin 2017 organika e PRR është shkurtuar me 167 punonjës duke bërë që sot struktura e policisë të ketë 801 punonjës. Asokohe, ky ndryshim ka ardhur si pasojë e mungesës së efektivitetit në procesin e kryerjes së patrullimeve rrugore, ku shpesh herë mjetet ndaloheshin pa arsye (disa herë dhe më shumë se një herë brenda ditës). Për shmangien e problematikave të kësaj natyre, organika e PRR ndryshoi, duke u kthyer organizimi në bazë qarku për të bërë shërbimet me fleksibël dhe më të manovrueshme. 37 Seksione të PRR u kthyen në një Komisariat Rajonal të PRR në T, 11 sektorë dhe 4 seksione (K, Tropojë, Sarandë dhe Seksioni i Autostradës). Aktualisht, në Organikën e PRR ka një mungesë stafi prej 139 efektivësh policie.

Tab. 7: Organika e PRR Plan/Fakt

Nr.	Grada	Organika Plan	Fakti
1	Drejtues i Lartë	0	0
2	Drejtues i Parë	1	0
3	Drejtues	3	3
4	Kryekomisar	16	12
5	Komisar	31	25
6	Nënkomisar	111	81
7	Inspektor	639	541
	Totali	801	662

Burimi: PSH; Përpunoi: Grupi i auditimit

-Nga intervistat zyrtare në Drejtoritë Vendore të Policisë objekt auditimi dhe nga auditimi i Analizave vjetore të Drejtorisë së PRR, rezultoi se organizimi strukturor është i pamjaftueshëm për të mbuluar fluksin dhe dinamikën e shërbimeve rrugore. Problem shumë i madh ngelet dhe menaxhimi i trafikut në zonat turistike duke sjellë sforcim shumë të madh të të gjitha shërbimeve e duke bërë që efektivët të punojnë mbi kapacitete.

2. Konkluzion:
Mungesat organike në staf kanë shkaktuar vështirësi në planifikimin mujor të monitorimeve, duke bërë që të vijohet me planifikime javore apo ditore, të cilat pasqyrohen në çdo rast në Librat e Planëzimit të Shërbimit 24-orësh. Duke pasur një numër të vogël agjentësh verifikues

për një qark (i cili përfshin shtrirje shumë të madhe territoriale) dhe mjete tejet të amortizuara në përdorim, bëhet shumë e vështirë përgjigja e kërkesave për rritjen e sigurisë rrugore.
Trajnimet e stafit për Policinë Rrugore vazhdojnë të jenë të pamjaftueshme për kryerjen e shërbimeve dhe evidentimin e shkeljeve. E-ja e cenuar është efektiviteti.

2.1. Rekomandimi:

DPPSH të marrë të gjitha masat e nevojshme për plotësimin e organikës me 139 punonjës të tjerë për mbulimin e nevojave të shërbimeve dhe menaxhimin e trafikut rrugor, si dhe për riorganizimin e strukturave të PRR, sipas nevojave për çdo Drejtori Vendore të Policisë, me qëllim përmbushjen e objektivave institucionale.

Brenda muajit Qershor 2022

4.2 A ka mundësuar policia përmirësimin e proceseve për menaxhim profesional, cilësor dhe gjithëpërfshirës në administrimin e kundërvajtjeve, shqyrtimin e masave administrative plotësuese bazuar në prova në mënyrë që të arrihen rezultate efektive të policimit rrugor?

Monitorimi i plotë i akseve rrugore

Policia Rrugore, sipas nevojave të trafikut ka detyrë të:

- *Parandalojë, konstatojë dhe verifikojë shkeljet e rregullave të qarkullimit rrugor;*
- *Kryerjen e shërbimeve për rregullimin e trafikut;*
- *Kujdesin dhe kontrollin e përdorimit të rrugës;*
- *Mbledhjen, përpunimin, ruajtjen, shpërndarjen dhe përdorimin e të dhënave të aksidenteve rrugore në sistemin e të dhënave të aksidenteve rrugore;*
- *Pjesëmarrjen në operacionet e ndihmës në rrugë;*
- *Bashkëpunim në kryerjen e matjeve për studimin e trafikut.*

Në fund të vitit 2020, numri i mjeteve rrugore të regjistruara dhe aktive në Shqipëri rezulton të jetë 678.108 mjete në total, duke marrë në konsideratë rritjen dhe lëvizjen e ndjeshme të numrit të tyre, ku rreth 2.949.825 mjete kanë hyrë në pikat e kontrollit të kalimit kufitar dhe periudhën e sezonit veror, si dhe të atyre me qëllime turistike apo transit, pavarësisht kufizimeve të diktuara nga shpallja e Pandemisë Covid 19 etj.

Krahasuar me vitin 2019 ka pësuar rritje me 93.689 mjete (numri i mjeteve për 2019 rezulton të jetë 584.419). Në fund të muajit Maj 2021, numri i mjeteve rrugore aktive në Shqipëri, sipas të dhënave nga ana e Drejtori a e Përgjithshme e Policisë Shtetit, rezulton të jetë 702,318 mjete. Ky fluks lëvizjeje, si dhe përballimi i një sërë aktivitetesh të tjera kërkojnë marrjen e masave konkrete për mbajtjen nën kontroll të lëvizjes për disiplinimin e tyre dhe parandalimin e ngjarjeve duke kryer shërbime parandaluese për drejtimin e trafikut rrugor, administrative dhe investiguese.

Duke qenë se aktualisht shumë akse rrugore janë në ndërtim e sipër, të tjera rehabilitohen, si dhe ka mungesa të sistemit të sinjalizimit, detyrimisht kërkohet ndërhyrja e PRR për menaxhimin e trafikut në këto akse. Nga auditimi konstatohet se, operacione të tilla në rrugë bëhen shkak për ndodhjen e ngjarjeve rrugore deri me pasoja fatale, e nga ana e shërbimeve të PRR mungon bashkëpunimi me Entin Pronar të Rrugës apo personat e autorizuar për të kryer një operacion të tillë përpara fillimit të punimeve.

ñNeni 71/1:

Auditimi i Sigurisë Rrugore (neni 35 i Kodit Rrugor)

1. Auditimi i sigurisë rrugore nënkupton kontrollin e pavarur dhe sistematik të projektit për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve, si dhe të projekteve të sinjalizimit rrugor apo instalimeve të tjera të trafikut, për të zbuluar e parandaluar gabimet në projektim ose zbatim, të cilat përbëjnë rrezik për ndodhjen e aksidenteve rrugore.

*5. Auditimi i sigurisë rrugore duhet të jetë pjesë përbërëse e procesit të hartimit të projekteve të infrastrukturës dhe kryhet në fazat e projekt idesë, të projektit të zbatimit dhe gjatë të gjithë periudhës së ndërtimit dhe asaj të kolaudimit. Në rrugët ekzistuese, kryhet inspektimi i sigurisë rrugore.*ò

Entet pronare të rrugës nuk kanë akoma plane për rregullimin e trafikut rrugor në të gjitha kategoritë e rrugëve, plane të cilat hartohen në bazë të studimeve ku merr pjesë dhe shërbimi i PRR për të dhënë mendime.

Referuar VKM nr. 815 datë 23.11.2011 ñ Për një ndryshim në Vendimin nr. 153 datë 07.04.2000 ñPër miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisëò, e ndryshuar më së fundi me VKM nr. 739 datë 09.09.2015, nuk ka rezultuar të jenë kryer auditime apo inspektime të rrugëve sipas Neni 71/1, të sipërcituar. Një gjë e tillë nuk është edhe përgjatë autostradave, rrugëve interurbane apo dhe urbane, në të cilat tabelat e limiteve të shpejtësisë nuk janë përditësuar e ndryshuar qysh prej vendosjes së tyre.

Infrastruktura rrugore luan një rol vendimtar në organizimin e trafikut rrugor, mënyrën e menaxhimit të tij, disiplinimin e lëvizjes dhe parandalimin e ngjarjeve rrugore, pasi mbi këtë infrastrukturë organizohet lëvizja e përdoruesve të rrugës. Rruga, mjetet rrugore dhe përdoruesit e saj janë tre elementet që formojnë qarkullimin rrugor, mbi të cilët organizohet lëvizja dhe garantohet siguria rrugore.

Ndër problematikat që ngre policia rrugore lidhur me infrastrukturën rrugore e që ndikon drejtpërdrejt në sigurinë rrugore janë:

a) Përmirësimi i sipërfaqeve të rrugës dhe shtesave të nevojshme që realizojnë koeficientin e fërkimit;
b) Vendosje e sistemit të barrierave anësore me cilësi në mënyrë që të përballojë gabimet njerëzore të përdoruesve të rrugës;
c) Kufizimi i rrugëve, përcaktimi i rregullave dhe autorizimet e objekteve brenda kufirit rrugor, ndërprerja e lidhjeve të trupit të rrugës me rrugët e tjera, etj.;
d) Qasja e sistemit të sigurt që të minimizojë ashpërsinë e dëmtimit kur ndodh një përplasje, e cila bazohet në premisat që përdoruesit e rrugës nuk duhet të vdesin për shkak të dështimeve të sistemit;
e) Vendosja e kufijve realë të shpejtësisë; në analizën e kosto-përfitimit të projekteve rrugore duke përdorur vlerësimet e óvlerës së kursimit të kohësô për të justifikuar investimet, ekziston një pirje natyrore drejt rrugëve më të shpejta;
f) Kodifikimi rrugëve dhe emërtimi i rrugëve sipas karakteristikave konstruktive dhe kodifikimi i tyre duke u vendosur sinjalet e fillimit dhe mbarimit;
g) Vendosja e sistemeve të sinjalizimit me drita në qendrat e banuara për disiplinimin e trafikut rrugor, aty ku është e nevojshme;
h) Përmirësimi i 64 njollave të zeza, të përcaktuara në shkallë vendi, nga studimi i Projektit të përbashkët të Bankës Botërore dhe Qeverisë Shqiptare ñMirëmbajtje dhe Siguri Rrugore bazuar në rezultateò.[6]

ñNjollat e zezaò janë akset më problematike të Republikës së Shqipërisë, në të cilat ndodhin aksidente të rënda në formë të përsëritur. Kryesisht, shkaktar i aksidenteve në njollat e zeza është infrastruktura rrugore dhe mungesa e sinjalistikës e cila mund të rezultojë fatale për shumë përdorues. Pas konstatimit të një ñnjolle të zezëò, përveç mbikëqyrjes së asaj pike, detyra e PRR është të evidentojë shkakun kryesor të aksidenteve dhe të informojë autoritetet përgjegjëse për të.

Instituti i Transportit, pas përpunimit të koordinatave gjeografike në platformën GIS në hartën e Shqipërisë, të aksidenteve rrugore të ndodhura në Rrjetin Rrugor Shqiptar, ka konstatuar se, për vitet 2018-2020, numri i njollave të zeza është 105. Nga këto, 18 njolla të zeza ndodhen në zonat urbane, ndërsa në Rrjetin Rrugor Kombëtar në të cilin ent pronar është ARRSH, rezultojnë në total 87 njolla të zeza.

PSH në lidhje me këto njolla të zeza duhet të operojë duke forcuar masat e kontrollit në to.

Nëse i referohemi të dhënave të aksidenteve që kanë ndodhur gjatë vitit 2020, të dhënat konkrete paraqiten:

Tabela 7: Aksidentet e ndodhura gjatë vitit 2020

Sektori	***Aksidente***	***Vdekje***	***Plagosur rëndë***	***Plagosur lehtë***
B	14	7	2	8
D	52	5	7	57
D	116	29	26	129
E	62	22	2	48
F	93	25	35	65
Gj	47	5	4	70
K	76	6	18	71

[6] Projekti "Mirëmbajtje dhe Siguri Rrugore Bazuar në Rezultate", Kontrata D, Autoriteti Rrugor Shqiptar. http://www.arrsh.gov.al/te-ngarkuara/pdf/Plani%20i%20Menaxhimit%20Mjedisor%20-%20Loti%20D.PDF

K	27	3	1	33
L	98	16	28	92
Sh	26	14	11	14
Kom. Rajonal T	545	24	40	580
Seksioni K	29	10	2	22
V	22	8	3	22
Autostrada	27	7	4	27
Total	**1234**	**181**	**183**	**1234**

Burimi: Policia Rrugore; Përpunoi: Grupi Auditimit

Për vitin 2020 me tregues më të dobët në situatën e aksidenteve dhe pasojave të tyre, kanë rezultuar:

- *Sektori PRR D dhe K me rritje në aksidente;*
- *Sektori PRR B dhe Gj në rritjen e pasojave;*
- *Sektori PRR dhe Seksioni i Menaxhimit të Trafikut Rrugor K me rritje të aksidenteve dhe pasojave të ardhura prej tyre.*

Referuar analizave vjetore të Drejtorisë së PRR, ndër shkaktarët kryesorë të aksidenteve rrugore dhe pasojave që shkaktohen prej tyre, mund të përmendim:

1. Shtimi i numrit të mjeteve motorike në qarkullim dhe nevoja gjithmonë në rritje e përdorimit të tyre, që motorizon me ritme të shpejta shoqërinë shqiptare.
2. Mungesa e transporteve të tjera në Shqipëri si ai detar apo hekurudhor e bën transportin rrugor të vetmin transport në dispozicion për zhvillimin ekonomik në vend.
3. Edukata rrugore e përdoruesve të rrugës nuk është zhvilluar në harmoni me motorizimin dhe, për pasojë, shumica e përdoruesve të rrugës, kryesisht këmbësorët, çiklistët, por edhe drejtuesit e mjeteve qarkullojnë pa kujdes dhe në kundërshtim me rregullat e qarkullimit rrugor, duke u ekspozuar gjithmonë e më shumë ndaj aksidenteve rrugore.

Tabela. 8: Numri i aksidenteve të shkaktuara nga pakujdesia

Përshkrimi	**Nr. Aksidenteve**			
	2017	2018	2019	2020
Sjellja e Drejtuesit të Mjetit	**1,608**	**1,369**	**1,280**	
Afrim i pakujdesshëm (përballë)	157	92	75	
Frenim i papritur	23	24	29	
Injoron shenjat (sinjalistikën) e trafikut	38	49	51	58
Lëvizje e pakujdesshme pas (indietro)	5	2	3	
Mos mbajtje krahu (Poz.qark.në karrexh.)	14	11	11	
Mosrespektim. i normave të shpejtësisë	187	194	207	159
Ndalim jo korrekt /parkim	9	6	8	
Ndryshim i papritur i drejtimit	307	240	259	194
Nuk i ka ndaluar sinjalit "STOP"	6	12	11	
Nuk jep rrugë (përparësi)	257	188	163	
Parakalim i pakujdesshëm	88	80	74	73
Përdorim pije alkoolike/lëndë narkotike etj.	90	79	57	59
Tjetër	427	392	332	
Sjellja e Këmbësorëve	**370**	**349**	**218**	**179**
Kalim rruge pa kujdes	199	227	167	
Kalim këmbësorësh (vijat e bardha)	14	13	5	
Tjetër	157	109	46	

Burimi: PSH, Përpunoi: Grupi auditimit

Tabela 9 : Numri i aksidenteve të shkaktuara në intervalin 2017- 2020

Përshkrimi	Nr. Aksidenteve			
	2017	2018	2019	2020
Aksidente	**1,978**	**1,722**	**1,498**	**1,234**
Vdekur	222	211	227	181
Plagosur rëndë	363	312	260	183
Plagosur lehtë	2,026	1,772	1,557	1,234

Burimi: PSH, Përpunoi: Grupi auditimit

Sikundër vërehet, trendi i aksidenteve rrugore ka ardhur në rënie nga viti 2017 në 2020, por raporti i pasojave nuk ka ndjekur saktësisht të njëjtin trend. Nga 11% e aksidenteve të cilat përfundonin me humbje jete në vitin 2017, në vitin 2020 janë 14% e aksidenteve që kanë rezultuar me humbje jete, çka dëshmon nevojën për përmirësim të mëtejshëm të policimit në rrugë.

Shpejtësia është evidentuar si një nga faktorët kryesorë të ndodhjes së aksidenteve rrugore, duke theksuar se, vetëm për vitin 2020 janë konstatuar 159 raste të aksidenteve të ndodhura si rrjedhojë e shkeljes së normave të shpejtësisë me 33 të vdekur dhe 31 të plagosur rëndë. Po ashtu janë vendosur 34.263 masa administrative për tejkalim të normave të lejuara të shpejtësisë.

Megjithatë, përpos faktorëve të mësipërm, kryerja e shërbimeve dhe patrullimeve për kontrollin e trafikut rrugor nga Policia Rrugore kërkon jo vetëm trupën efektive dhe mjetet e transportit, por dhe pajisjen e tyre me mjetet e nevojshme teknologjike për evidentimin dhe dokumentimin e shkeljes së rregullave të qarkullimit rrugor.

Ligji nr. 63/2021 ñPër disa shtesa dhe ndryshimeò në ligjin nr. 8378, datë 22.7.1998, ñKodi Rrugor i Republikës së Shqipërisëò, të ndryshuar, në nenin 23, pikat 1-12 trajtojnë në mënyrë të detajuar respektimin e kufijve të shpejtësisë. Konkretisht pika 6, e nenit 23, të sipërcituar, specifikon se: ñPër përcaktimin e respektimit të kufijve të shpejtësisë, rezultatet e sistemeve të miratuara konsiderohen burime prove për llogaritjen e shpejtësisë mesatare të qarkullimit të automjeteve dhe në seksione të caktuara rrugore. Konsiderohen, gjithashtu, ***prova regjistrimet e tahografit***, si dhe dokumentet përkatëse të kalimit në autostradë. Stacionet/pikat e kontrollit në rrjetin rrugor për identifikimin e tejkalimit të shpejtësisë ***duhet të jenë më parë të shënuara*** dhe ***gartësisht të*** dukshme duke përdorur shenjat/tabelat vertikale dhe horizontale, ose nëpërmjet pajisjeve sinjalizuese të ndritshme, në përputhje me rregullat e përcaktuara në legjislacionin e fushës në fuqiò.

Nga auditimi u konstatua se, deri në gjashtë mujorin e parë të vitit 2021 në vendin tonë rrjeti rrugor nuk është përshtatur plotësisht me kërkesat e Kodit Rrugor të ndryshuar.

Aktualisht shërbimi i PRR, disponon 350 punonjës policie në shërbim në rrugë 24 orë, për mbulimin e akseve të plota të territorit të Republikës së Shqipërisë. Këta punonjës kanë në dispozicion 6 radarë laser mobile dhe 1 radar automatik të montuar në autoveturë. Përdorimi i të cilëve kryhet me qarkullim në bazë të nevojës.

Përmbledhur në formë tabele situata e PRR paraqitet si më poshtë vijon:

Tabela 10: Situata e PRR

Numër efektivësh operacionalë	***Numër makinash në dispozicion***	***Numër radarësh***	***Numër kamerash trupore***	***Numër etilometrash***	***Numër aparatesh digjitalë***
662	191	4	31	52	250

Burimi: PSH, Përpunoi:Grupi auditimit

1. Gjetje nga auditimi:

-DPPSH zotëron 72 etilometra, nga të cilët 52 janë në gjendje pune dhe pjesa tjetër janë në kalibrim e sipër dhe/ose i ka përfunduar niveli i shkrepjeve dhe janë të ezuruara, duke cenuar cilësinë e procedurave të testimit.

- Aktualisht, Policia Rrugore ka në administrim vetëm 5 aparate matës shpejtësie (por 4 janë realisht funksionalë) në të gjithë Republikën e Shqipërisë, nga të cilët 4 TruCAM dhe 1 RX-Patrol që nuk paraqet pamje filmike për të dokumentuar më saktë shkeljen.

- Referuar të dhënave për 4 vitet e fundit rezultojnë 747 aksidente të shkaktuara për tejkalim shpejtësie. Këto 4 radarë si pasojë e shtrirjes gjeografike të rrugëve dhe shtimit të lëvizjeve dhe automjeteve nuk arrijnë të mbulojnë as minimumin e ngarkesës së shërbimeve të PRR. Mungesa e aparateve të shpejtësisë janë pengesë dhe për procesin e dokumentimit të shkeljeve të Kodit Rrugor, duke bërë që shpesh herë të ndaluarve për shkelje të Kodit Rrugor të mos u atribuohet kundërvajtja administrative si pasojë e mungesës së provave të shpejtësisë mbi limitet e lejuara.

- Shërbimi i PRR ka në dispozicion 191 mjete autovetura dhe motorë duke përfshirë edhe mjetet e marra me qira për shërbimet e PRR ku një pjesë e këtyre mjeteve rezultojnë të amortizuara duke krijuar probleme për mbulimin e akseve rrugore dhe përballimin e fluksit të shërbimeve.
- Nga vëzhgimet në terren dhe nëpërmjet pyetësorëve të plotësuar nga përdoruesit e rrugës, konstatohen disa raste që mjetet për kontroll ndalohen në karrexhatë e në vende ku ndalohet qëndrimi e ndalimi i mjeteve rrugore, duke u bërë shkak për pengimin e lëvizjes së përdoruesve të rrugës, por dhe duke rrezikuar jetën e punonjësve të Policisë dhe të përdoruesve të tjerë të rrugës.
-konstatohet në disa vende mungesa e ambienteve më të sigurta për kalimtarët si, mbikalime, vija të bardha, sinjalizime ose xhepa në lidhje me trafikun, veçanërisht në kalimin e rrugës përgjatë autostradave apo aty ku rrugët kryesore kalojnë përmes qytetit, kjo për shkak të numrit të lartë të aksidenteve nga mënyra e sjelljes së këmbësorëve.
- Nga auditimi u konstatua se, janë 160 kamera trupore që administrohen nga Komisariati Rajonal i PRR T, nga të cilat vetëm 31 përdoren nga trupa e patrullave të PRR (ose 19%) për shkak të dëmtimit dhe defekteve që ato kanë. Për pasojë, procesi i dokumentimit të shkeljeve të konstatuara nga patrullat nuk mund të realizohet në mënyrë efiçiente nga efektivët e Policisë.

1. Konkluzion:
- Mungesa apo pamjaftueshmëria e mjeteve teknike si ajo e aparateve për matjen e shpejtësisë, kamerave trupore, etilometrave, drogë-testues dhe ajo e mjeteve automobilistike si dhe mungesa e konsiderimit të faktorëve që lidhen me sigurinë rrugore gjatë planifikimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve ka cenuar efektivitetin dhe efiçiencën e PSHnë monitorimin e akseve rrugore, parandalimin e aksidenteve dhe konstatimin e rregullt të kundërvajtjeve rrugore.
- Mbulimi i nevojave të strukturave të PRR ka qenë i pamjaftueshëm për përballimin e situatave në terren për arsye të problematikave të mësipërme të konstatuara.

1.1. Rekomandimi:
DPPSH, në bashkëpunim me Ministrinë e Brendshme, të marrin masat përkatëse për implementimin e sistemeve të avancuara teknologjike si edhe për shfrytëzimin maksimal të pajisjeve që aktualisht ka në dispozicion, me qëllim mbikëqyrjen cilësore dhe efektive të qarkullimit rrugor, si dhe evidentimin e qartë e në kohë reale të kundërvajtjeve rrugore, me mjete si radarë, etilometra, drogë-testues, kamera trupore dhe pajisje të tjera teknologjike që shërbejnë për të monitoruar trafikun me efektivitet dhe efiçiencë dhe për të ulur ndjeshëm numrin e aksidenteve të rënda.

Brenda muajit Qershor 2022

1.2. Rekomandimi:
Drejtoria e PRR të marrë të gjitha masat e nevojshme që shërbimet të organizohen dhe planifikohen në përputhje me planet e rregullimit, nevojat dhe situatat që paraqet trafiku rrugor, duke iu përgjigjur në kohë flukseve të trafikut, pa shërbime formale dhe me një gjithë përfshirje sa më të madhe në vend.

Menjëherë dhe në vazhdimësi

2. Gjetje nga auditimi:
- Referuar të dhënave të vendosura në dispozicion nga ana e DRR në DP të PSH, për vitit 2017-2020, nga institucionet që kanë detyrime për sigurinë rrugore nuk është kryer asnjë auditim i sigurisë rrugore për rrugët e reja apo ato ekzistuese. Referuar VKM nr. 815 datë 23.11.2011ò Për një ndryshim në Vendimin nr. 153 datë 07.04.2000 *"Për Miratimin e Rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë"*, e ndryshuar, me të fundit VKM nr. 739 datë 09.09.2015, neni 71/1 *"Auditimi i sigurisë rrugore (neni 35 i Kodit Rrugor) (shtuar me VKM nr. 1457, datë 10.10.2008 dhe ndryshuar me VKM nr. 815, datë 23.11.2011)"*
Kjo mangësi vërehet edhe përgjatë autostradave, rrugëve interurbane apo dhe urbane ku tabelat e limiteve të shpejtësisë dhe sinjalistika rrugore nuk janë ndryshuar qysh prej vendosjes së tyre.
- Nga auditimi konstatohet se, entet pronare të rrugës **nuk** kanë akoma plane për rregullimin e trafikut rrugor në të gjitha kategoritë e rrugëve, plane të cilat duhet të hartohen në bazë të studimeve ku merr pjesë dhe shërbimi i PRR për të dhënë mendime.

3. Konkluzion:
Pajisja e punonjësve me kamera dhe radar ose zëvendësimi i tyre me kamera fikse dhe radarë automatikë në pjesë të qytetit do të siguronte pamjet në film çka do të mundësonte një konstatim dhe administrim të rregullt të kundërvajtjeve rrugore dhe do të bënin të mundur që shërbimi ndaj qytetarit të ishte i lartë dhe efiçient.

2.1. Rekomandimi:
DPPSH, të ri-kërkojë bashkëpunim me entet pronare të rrugës deri në arritjen e objektivave të saj, në drejtim të përmirësimit të sistemit të sinjalizimit rrugor ekzistues dhe sistemeve të përkohshme të sinjalizimit, si dhe orientimit të disiplinimit të lëvizjes së përdoruesve të rrugës gjatë kohës që kryhen punime në rrugë.

Ndërgjegjësimi i publikut nëpërmjet fushatave sensibilizuese lidhur me kundërvajtjet dhe masat përkatëse administrative

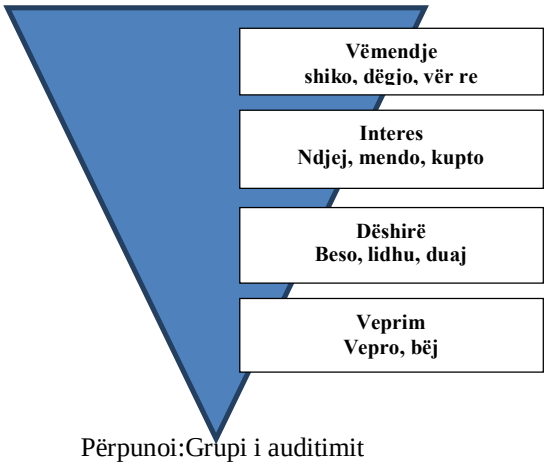
Fushatat sensibilizuese për rritjen e sigurisë rrugore kanë qenë objektiv i parashikuar në ñStrategjinë Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020ò. Ndërgjegjësimi ka të bëjë me të kuptuarit e faktorëve bazë të rrezikut (shpejtësia, cënueshmëria fizike dhe mbrojtja në masë), faktorëve që rrisin rreziqet (konsumi i pijeve alkoolike dhe drejtimi i makinës nën efektin e tyre, shpejtësia, përvoja, shpërqendrimi, etj.), si dhe rreziqeve të ekspozuara, me të cilat përballen të gjithë e në mënyrë të veçantë, përdoruesit e rrugës.

Çdo fushatë ndërgjegjësimi synon të ndikojë një audiencë në nivele të ndryshme:

- për të rritur njohuritë / vetëdijen, të rrisë ndërgjegjësimin në lidhje me rregulloret, ligjin e ri, në lidhje me rreziqet, të sjellurit keq, etj.;
- për të formuar qëndrime / besime, për të rritur perceptimin / vlerësimin pozitiv të audiencës për disa rregulla të nevojshme kufizuese (p.sh. ulja e kufirit të shpejtësisë, niveli i alkoolit në gjak, etj.);
- të promovojë sjellje të përshtatshme, rritje e përqindjes së audiencës që përshtatet me sjelljen e promovuar përmes fushatës.

Objektivi i një fushate mund të jetë ndikimi i vetëm një, dy ose i gjithë këtyre kategorive. Në mënyrë që të vlerësohet efektiviteti i një fushate, modeli AIDA (VIDV-shqip) është më i përshtatshmi për t'u përdorur, ndërsa shkalla e modelit Moriarty për t'u përdorur si një mjet kërkimi[7].

Infografik 4: Modeli AIDA



Përpunoi:Grupi i auditimit

3. Gjetje nga auditimi:

Sipas intervistave për konfirmimin e të dhënave zyrtare dërguar nga DPPSH, megjithëse evidentohet që janë kryer fushata sensibilizuese mbi sigurinë rrugore në lidhje me sjelljet në rrugë dhe kundërvajtje si tejkalimi i normave të shpejtësisë, mospërdorimi i rripit të sigurimit, përdorimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit dhe përdorimi i telefonit gjatë drejtimit të mjetit, të cilat raportohen të kenë konsistuar në aktivitete të punonjësve të PRR në shkolla dhe emisione televizive për të dokumentuar kryerjen e këtyre aktiviteteve sikundër e dikton neni 23, pika 5 e ligjit nr. 10296, datë 08.07.2010, i ndryshuar, aksidentet janë prezentë dhe drejtuesit e mjeteve vazhdojnë të shkelin rregullat më elementare të përcaktuara nga ekspertizat.

[7]file:///C:/Users/Administrator/Downloads/C4-FINAL%20REPORT-AL-FINAL%20(3).pdf

3. Konkluzion

PSH nuk ka arritur të dokumentojë kryerjen e fushatave sensibilizuese për rritjen e sigurisë rrugore që ka qenë dhe objektiv i parashikuar në ñStrategjinë Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020ò, si dhe në mospërputhje me detyrat e parashikuara në përshkrimin e detyrave të trupës së PRR.

3.1. Rekomandimi:

Departamenti i Sigurisë Publike dhe strukturat përkatëse të PRR, të marrin masa të hartojnë dhe dokumentojnë plane vjetore të fushatave sensibilizuese për përmirësimin e kulturës rrugore, duke përcaktuar objektiva të qarta e të matshme, me qëllim që të sigurohet gjurma e duhur e auditimit për vijueshmërinë e proceseve dhe monitorimin efektiv të tyre.

Brenda muajit Qershor 2022

Sistemi i gjobave pas implementimit të tabletave elektronike dhe gjobave digjitale

Një rol thelbësor në modernizimin dhe përmirësimin e shërbimit të PRR e ka edhe procesi i digjitalizimit të sistemit të gjobave, nëpërmjet krijimit të bazës së të dhënave shtetërore të PSH në Sistemin e Menaxhimit Elektronik të Gjobave (E-gjoba). Në bashkëpunim me AKSHI-n dhe ICITAP është implementuar aplikacioni për Policinë Rrugore ñE-gjobaò dhe projekti i tabletave për agjentët në terren qysh prej vitit 2012.

E- gjoba ka për qëllim automatizimin e procesit të administrimit të gjobave si dhe përqendrimin e të dhënave të gjobave, për të gjitha njësitë e PRR, duke i ofruar organeve përkatëse informacion të saktë dhe të shpejtë mbi: gjendjen e gjobave të një mjeti (paguar/pa paguar), së bashku me të dhënat e mjetit; historikun e mjetit dhe të veprimtarisë së plotë të përdoruesit; raporte për gjobat, agjentin, vendimet e komisionit, mjetin, operatorët; statistika për gjendjen e gjobave, performancën e operatorit dhe pasqyrën e rezultateve; plotësimin e një gjobe të re me të dhënat e punonjësit që vendos gjobën dhe të dhënat e shkelësit të dispozitave të Kodit Rrugor.

Tabletat elektronike shërbejnë për të regjistruar elektronikisht masat administrative, për të kryer verifikimin e automjeteve në kohë reale si dhe për të dokumentuar nëpërmjet fotove shkeljet e automjeteve. Projekti e-gjoba mundëson që veprimet të cilat deri dje kryheshin manualisht në bllokun e gjobave, të kryhen në kohë reale përmes tabletave.

Nëpërmjet digjitalizimit të gjobave me sistemin ñE-gjobaò, çdo gjobë që merret nga qytetarët regjistrohet në sistem dhe kështu mund të ndiqet online i gjithë procesi i vendosjes së gjobës deri në vjeljen e saj.

Përdorimi i tabletave shmang parregullsitë në plotësimin e ligjit dhe masës në procesverbale pasi ato gjenerohen automatikisht nëpërmjet përzgjedhjes nga lista e aplikacionit. Në këtë moment, gjoba regjistrohet menjëherë në sistemin e PSH, qytetari lajmërohet me një mesazh në portalin ñE-Albaniaò nëse është përdorues i tij dhe i jepet mundësia që të paguajë menjëherë gjobën aty, ndryshe nga sa ndodh me blloqet manuale të gjobave ku, nga momenti i prerjes së gjobës deri në regjistrimin e saj në sistem, kalojnë disa ditë gjatë të cilave qytetari mund ta ketë të pamundur ta paguajë atë.

Aktualisht DPP disponon 250 tableta elektronike, të cilat janë marrë në përdorim në vitin 2019 nga Drejtoria e PRR dhe janë shpërndarë në DVP të ndryshme, duke u vënë në dispozicion për 250 efektivë të PRR.

Gjatë vitit 2019 ka nisur edhe njoftimi në rrugë postare për masat ndaj shkeljeve të kodit rrugor, duke dërguar në rrugë postare të gjitha masat administrative në adresë të shkelësve të rregullave të qarkullimit rrugor, praktikë e cila ngushton dukshëm edhe hapësirat për abuzim apo korrupsion.

Zhvillimi i PRR ka prekur edhe sistemin e targave digjitale dhe leximin e tyre përmes sistemeve fikse ndërsa monitorimi i tyre bëhet me dronë dhe sensorë të tjerë.

4. Gjetje nga auditimi:

- Nga auditimi u konstatua se, pajisja e efektivëve të PSH me 250 tableta elektronike nuk mund të mbulojë të gjithë shërbimin e PRR, kjo si pasojë e dinamikës së shërbimeve dhe numrit të madh të efektivëve në terren për Policinë Rrugore. Janë rreth 662 efektivë operacionalë, të cilët ushtrojnë aktivitetin në gjithë Republikën e Shqipërisë dhe vetëm 38% e tyre janë pajisur me tableta elektronike ndërkohë që 62% e tyre vazhdojnë të përdorin blloqet manuale të gjobave. Si rrjedhojë, ende nuk mund të arrihet eliminimi i problematikave dhe shmangia e riskut operacional përgjatë plotësimit të procesverbaleve nga efektivët e policisë, dokumentimit të shkeljes si dhe informimit mbi historikun e gjobave të qytetarëve.

- Nga auditimi rezultoi se, ende mbartet problematika e njoftimit të qytetarëve për gjobat e marra jo në prani dhe nëpërmjet blloqeve manuale të gjobave, kjo për arsye se sistemi i adresave të banimit të shtetasve shqiptarë **nuk** është i plotë dhe shpeshherë ka pasaktësi dhe mangësi.

- Procesi i regjistrimit të gjobës në sistemin ñe-gjobaò, nga momenti i marrjes së vendimit të formës së prerë (plotësimi i procesverbalit nga agjenti verifikues) zgjat për 24 orë (1 ditë), duke bërë që afati për pagesën e gjobës pa kamatëvonesë të jetë realisht për 4 ditë kalendarike nga momenti i regjistrimit të gjobës në sistem dhe jo 5 ditë sikundër specifikohet në procesverbalet e gjobës. Ky afat është në kundërshtim edhe me parimin e përgjithshëm ligjor për nisjen e afateve të parashikuara në Kodin e Procedurës Civile, Penale dhe atë të Procedurave Administrative, afat i cili fillon gjithmonë nga dita e nesërme e kryerjes së një shkeljeje apo veprimi tjetër të paligjshëm.

- Sistemi ñg-gjobaò është implementuar që në vitin 2012 dhe prej atëherë **nuk** është kryer asnjë ndryshim për përshtatjen dhe përmirësimin e tij si ndaj strukturave të PSH, ashtu edhe ndaj qytetarëve. Konkretisht, në sistemin ñe-gjobaò ka raste kur qytetarët nuk gjejnë të dhëna në lidhje me gjobat e mjetit që administrojnë/mjetit nën zotërim. Gjithashtu, për strukturat e PSHmbetet problem identifikimi i burimit të gjobës nëpërmjet sistemit elektronik ñe-gjobaò.

- Sa i takon sistemit ñe-gjoba i cili administrohet nga Drejtoria e Teknologjisë së Informacionit në Drejtorinë e Përgjithshme të PSH, janë konstatuar raste të mosfunksionimit të tij në momente të caktuara, duke shkaktuar pamundësinë për të kryer pagesën e gjobës në kohë, dhe rrjedhimisht shtimin me pa të drejtë të kamatës mbi të. Po ashtu, nga auditimi u konstatua moskryerje e azhornimeve të këtij sistemi qysh prej implementimit të tij, gjë që çon në mosreflektimin e realitetit në kohë, pikërisht kur është duke u përdorur nga punonjësi.

- Nga auditimi u konstatuan problematika sa i takon targave dixhitale lidhur me mos funksionimin e sistemeve të cilat i lexojnë ato, sistemeve fikse dhe atyre të lëvizshme të leximit të tyre, qendrave të monitorimit të akseve rrugore, sistemeve të monitorimit me dron dhe sensorëve të tjerë.

4. Konkluzione

-Pajisja e gjithë trupës së PRR me tableta elektronike dhe përmirësimi i sistemit ñE-gjobaò me shtimin e të dhënave dhe opsioneve në kuadër të përmirësimit të punës duhet të jetë ndër prioritetet e PSHpër arritjen e menaxhimit të sistemit të gjobave me efektivitet dhe efiçeincë.

-Digjitalizimi i sistemit të gjobave dhe përdorimi i tabletave elektronikë ndikojnë ndjeshëm në cilësinë dhe shpejtësinë e shërbimit të ofruar për qytetarët dhe njëkohësisht optimizojnë dhe përdorimin e burimeve njerëzore nga policia, pasi nga ana e Policisë haset problematikë në aplikimin e gjobës progresive për shkeljet e përsëritura në momentin kur agjentët e PRR përdorin bllokun manual të gjobave, si pasojë e pamundësisë së verifikimit të historikut të gjobave në sistem.

-Mos azhornimi i sistemit E-Gjoba sjell problematika në menaxhimin e të gjithë sistemit, që nga momenti i vendosjes së gjobës e deri në vjeljen e saj. Po ashtu mbart dy risqe kryesore të cilat janë humbja e shërbimit dhe humbja e të dhënave ditore.

4.1. Rekomandimi:
DPPSH, në bashkëpunim me Ministrinë e Brendshme dhe në kuadër të përmirësimit të sistemit të kontrollit rrugor, të marrë masa për shtimin e tabletave elektronike duke mundësuar mbulim më të gjerë të forcave policore me to.

Brenda Vitit 2022

4.2. Rekomandimi:
DPPSH, në bashkëpunim me Ministrinë e Brendshme dhe në kuadër të përmirësimit të sistemit të kontrollit rrugor,tâ japë prioritet azhurnimit dhe përmirësimit të sistemit elektronik ñe-gjobaò, me qëllim automatizimin dhe perfeksionimin e konstatimit të kundërvajtjeve rrugore, vendosjes së gjobave dhe vjeljes së tyre.

Brenda muajit Qershor 2022

Vjelja, arkëtimi dhe administrimi i gjobave të vendosura nga PSH
Mënyrat e administrimit të gjobave nga PSH përcaktohen në Udhëzimin nr. 687, datë 05.12.2013, ñPër mënyrën e evidentimit dhe shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative, procedurat që ndiqen për masat administrative plotësuese, administrimi i gjobave dhe pasqyrat statistikore në fushën e qarkullimit rrugorò, ndryshuar me Udhëzimin e fundit nr. 292 datë 17.06.2016 ñPër disa shtesa dhe ndryshime në Udhëzimin nr. 687 datë 05.12.2014ò. Ato janë dy:

1. arkëtimi i tyre nga kundërvajtësit në arkat e operatorëve financiarë që veprojnë në vendin tonë si P Sh, bankat e nivelit të dytë dhe operatorë të tjerë financiarë (E, M, W U, etj.), duke respektuar procedurat ligjore përkatëse për përfitimin e shërbimit të marrëveshjes midis palëve;
2. në vend, për kundërvajtjet objekt i të cilave janë mjetet me targa të huaja, ku arkëtimi i gjobave bëhet nga punonjësi i PRR apo patrullës së përgjithshme, ose në pamundësi të pagesës, bëhet tërheqja e lejes së drejtimit ose qarkullimit.

Procesverbalet e konstatimit të shkeljeve duhet të jenë të plotësuara me germa kapitale, pa shkurtime në përcaktimin e shkelësit, pronarit, emër e mbiemër të agjentit verifikues dhe në rubrikën ñSanksioneò, duhet të kenë të plotësuara të gjitha elementet e faturës për arkëtim, të përbërë nga: kodi i institucionit përfitues, kodi i degës së thesarit, kodi i llogarisë ekonomike dhe kodi i llogarisë ekonomike të kamatëvonesës.
Për gjobat e vendosura dhe të pa arkëtuara në afat (data e vendosjes së gjobës plus 4 ditë të tjera), aplikohet kamatëvonesa në masën 2% të vlerës së gjobës për çdo ditë deri në një muaj (30 ditë). Nëse arkëtimi i vlerës së gjobës bëhet brenda 5 pesë ditëve nga dita që vendimi ka marrë formë të prerë, gjoba ulet me 20% të vlerës.
Përsa i takon të ardhurave nga gjobat, Pika 3 e nenit 203 e Kodit Rrugor parashikon se ñ*të ardhurat nga gjobat për shkeljet e parashikuara nga ky Kod i kalojnë në masën 60% organit që ka verifikuar shkeljen. Këto të ardhura do të përdoren për përmirësimin e shërbimit në zbatim të këtij Kodi, kurse 40% i kalojnë shtetit.*ò
Nga auditimi u konstatua se, ky përcaktim ligjor nuk ka gjetur asnjëherë zbatim në praktikë. Nga PSH dhe Ministria e Financave dhe Ekonomisë, për shkak se kjo e fundit nuk ka bërë të mundur nxjerrjen e akteve nënligjore për mënyrën e marrjes së këtyre të ardhurave, shuma prej 60% e gjobave është derdhur gjithmonë në thesarin e shtetit nga ana e Policisë, pavarësisht se në akt-rakordimet e Sektorit të Financës në DPPSH këto të ardhura i njihen thjesht formalisht PSH, si të ardhura që ñdo të kishin hyrëò, por pa kaluar efektivisht në buxhetin e Policisë. Me shkresë zyrtare PSH i ka kërkuar Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë hapjen e një numri llogarie për derdhjen e të ardhurave nga gjobat, por një gjë e tillë nuk është realizuar nga ana e MFE. DPPSH gjithashtu ka hartuar një Projekt VKM për të plotësuar këtë vakum ligjor, që në vitin 2018, e cila akoma dhe sot nuk ka arritur të miratohet nga Kryeministri.
Gjobat e arkëtuara

Grupi i Auditimit ka evidentuar vlerën e masave administrative (gjoba) të arkëtuara në raport me gjobat e vendosura, për të gjitha DVP-të dhe njësitë që e kanë këtë tagër në Policinë e Shtetit, për vitet 2017-2020. Sipas nenit 46 të Ligjit nr. 10279/2010 ñPër kundërvajtjet administrativeò dhe shkronjës D, pika 14 e Udhëzimit nr. 687/2013, dënimi administrativ që nuk ekzekutohet me kalimin e 2 viteve nga data e nxjerrjes së vendimit për kundërvajtjen administrative, parashkruhet. Në këtë rast Organi Administrativ Shtetëror që ka nxjerrë vendimin për kundërvajtjen administrative, me vendim konstaton parashkrimin. Sikurse paraqitet në tabelën nr. 11, arkëtimi i gjobave ka ndjekur këtë fluks:

- Për vitin **2017**, në të gjithë vendin, nga 704,446 gjoba të vendosura nga PSH me vlerë 1,597,206,130 lekë, janë arkëtuar 657,725 gjoba me vlerë 1,242,944,899 lekë;
- Për vitin **2018**, nga 704,063 gjoba me vlerë 1,661,568,510 lekë, janë arkëtuar 672,568 gjoba me vlerë 1,353,047,594 lekë;
- Për vitin **2019**, nga 685,066 gjoba me vlerë 1,481,970,026 lekë, janë arkëtuar 629,652 gjoba me vlerë 1,179,468,173 lekë.
- Për vitin **2020**, në të gjithë vendin, nga 607,856 gjoba të vendosura nga PSH me vlerë 1,442,395,430 lekë, janë arkëtuar 549,397 gjoba me vlerë 1,067,236,381 lekë.

Tabela 11: Vlera e gjobave të arkëtuara në raport me vlerën e gjobave të vendosura në total për vitet 2017-2020

Në lekë

Njësitë	2017		2018		2019		2020	
	Të arkëtuara	Të vendosura	Të arkëtuara	Të vendosura	Të arkëtuara	Të vendosura	Të arkëtuara	Të vendosura
DVP T	443,267,611	563,775,003	431,235,183	507,525,100	353,467,129	438,648,200	338,654,840	417,841,100
DVP Sh	131,836,649	175,401,550	80,495,040	99,706,900	62,409,440	78,476,050	50,886,690	66,778,150
DVP V	64,902,260	87,420,800	58,124,520	74,987,300	63,775,040	83,403,005	62,045,887	85,143,704
DVP B	22,009,652	27,789,600	32,295,800	40,665,300	23,646,640	30,278,700	24,349,120	33,593,400
DVP D	9,962,830	13,310,160	21,550,574	29,151,890	18,045,542	24,962,950	18,242,380	24,253,200
DVP D	145,763,846	188,863,130	168,840,690	210,052,410	145,737,138	183,141,125	61,790,031	158,554,463
DVP E	60,470,194	78,348,808	108,622,787	136,488,300	84,470,436	106,213,120	73,690,666	95,929,936
DVP F	94,020,074	114,926,479	94,624,914	116,468,654	78,136,536	97,709,101	74,507,460	94,240,260
DVP Gj	23,849,462	31,270,444	23,743,420	30,739,600	16,171,560	21,206,600	19,223,540	24,646,100
DVP K	48,755,852	69,005,190	78,856,483	106,928,350	63,396,134	82,004,150	55,813,977	74,767,910
DVP K	4,864,360	8,484,300	14,576,010	19,467,600	9,372,777	13,875,909	8,960,670	13,296,700
DVP L	71,905,970	92,535,350	87,426,740	106,928,350	74,728,611	92,725,100	89,767,580	113,229,902
K,Pol,K	8,737,538	10,520,960	8,980,632	10,835,110	11,069,936	14,142,350	10,464,860	7,645,504
K,Pol,S	10,620,090	12,564,500	10,653,608	11,555,550	9,575,890	12,482,355	6,122,932	929,2
K, Pol, T	1,288,956	1,592,000	1,336,152	1,586,800	1,001,096	111	710,82	40,864,800
Nj,Op,Sig,R	478,72	706,2	7,127,740	8,522,900	21,976,589	25,285,811	32,531,968	40,864,800
DVKM D			1,212,600	1,503,000	942,2	1,100,000	570,8	690
K,Pol,Rrug,T	99,518,535	119,670,656	123,344,701	148,570,250	150,524,480	183,732,900	138,902,160	176,344,401
TOTALI	**1,242,944,899**	**1,597,206,130**	**1,353,047,594**	**1,661,568,510**	**1,188,447,174**	**1,489,498,426**	**1,067,236,381**	**1,442,395,430**
Total i gjobave të	**parashkruara**	**564,836,036**						

Burimi: Drejtoria e Financës, DPP; Përpunoi:Grupi i Auditimit

Tabela e mëposhtme tregon raportin e arkëtimeve, (si raport mes vlerës së gjobave të arkëtuara në raport me vlerën e gjobave të vendosura), në vitet 2017-2020 për DVP-të nën auditim.

Tabela 12: Raporti i arkëtimeve të gjobave në vitet 2017-2020

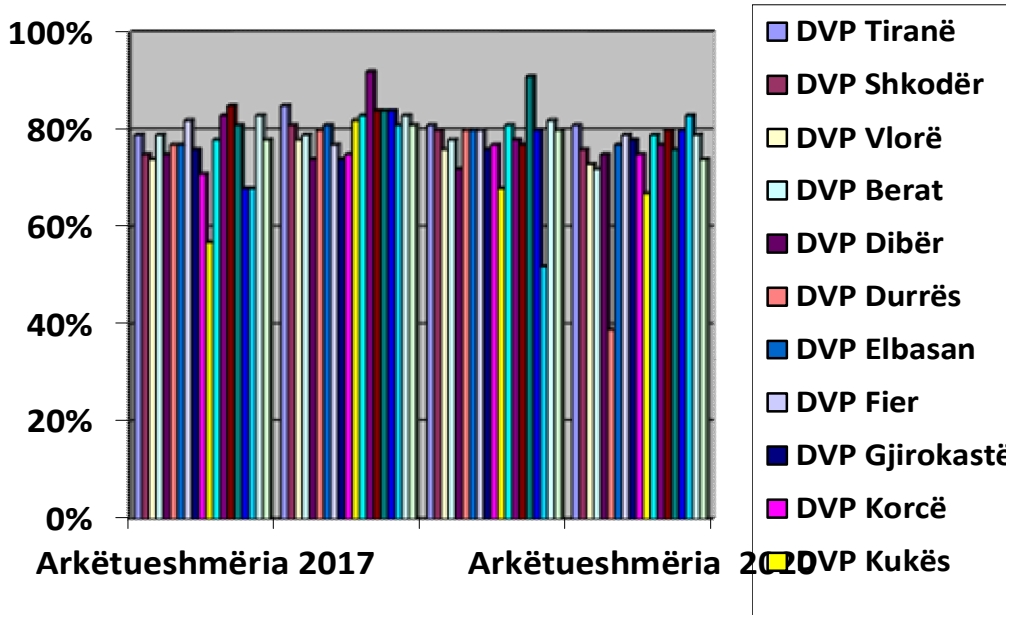
Njësitë	*Arkëtime 2017*	*Arkëtime 2018*	*Arkëtime 2019*	*Arkëtime 2020*
DVP T	79%	85%	81%	81%
DVP SH	75%	81%	80%	76%
DVP V	74%	78%	76%	73%
DVP B	79%	79%	78%	72%
DVP D	75%	74%	72%	75%
DVP D	77%	80%	80%	39%
DVP E	77%	81%	80%	77%
DVP F	82%	77%	80%	79%
DVP Gj	76%	74%	76%	78%
DVP K	71%	75%	77%	75%
DVP K	57%	82%	68%	67%

DVP L	78%	83%	81%	79%
K,Pol,K	83%	92%	78%	77%
K,Pol,S	85%	84%	77%	80%
K, Pol, T	81%	84%	91%	76%
Nj,Op,Sig,R	68%	84%	80%	80%
DVKM D	68%	81%	52%	83%
K,Pol,Rrug,T	83%	83%	82%	79%
TOTALI	**78%**	**81%**	**80%**	**74%**

Burimi:Drejtoria e Financës, DPP; Përpunoi: Grupi auditimit

Referuar vitit 2020, si periudha më e afërt, nivelin më të ulët të arkëtimeve të gjobave e ka patur **DVP D me 39%**, ndërsa më të lartën - **DVKM (Drejtoria Vendore e Kufirit dhe Migracionit) D, me 83%**.
Paraqitur grafikisht ecuria e vlerës së gjobave të arkëtuara në raport me vlerën e gjobave të vendosura në vitet 2017-2020 për DVP nën auditim:

Grafiku 3: Niveli i arkëtimit të gjobave të vendosura për vitet 2017-2020 për DVP-të nën auditim



Gjobat e pa arkëtuara
Nga auditimi i masave administrative (gjoba) të vendosura dhe arkëtimit të tyre, u konstatua se,

- për vitin **2020** janë vendosur gjithsej 607,856 gjoba në vlerën 1,442,395,430 lekë, nga të cilat 193,535 gjoba ***në vlerën 429,088,463 lekë nuk janë arkëtuar***, që përbëjnë rreth 29.7% të totalit të vlerës së gjobave të vendosura.
- për vitin **2019** janë vendosur gjithsej 692,730 gjoba në vlerën 1,489,498,426 lekë, nga të cilat 175,801 gjoba ***në vlerën 391,943,312 lekë nuk janë arkëtuar***, që përbëjnë rreth 26% të totalit të vlerës së gjobave të vendosura.
- për vitin **2018** janë vendosur gjithsej 704,063 gjoba në vlerën 1,661,568,510 lekë, nga të cilat 141,377 gjoba ***në vlerën 294,031,772 lekë nuk janë arkëtuar***, që përbëjnë rreth 18% të totalit të vlerës së gjobave të vendosura.
- për vitin **2017** janë vendosur gjithsej 704,446 gjoba në vlerën 1,597,206,130 lekë, nga të cilat 174,111 gjoba ***në vlerën 327,410,282 lekë nuk janë arkëtuar***, që përbëjnë rreth 21% të totalit të vlerës së gjobave të vendosura.

Vlerat e pa arkëtuara në pikat e mësipërme përkthehen të gjitha në të ardhura të munguara për buxhetin e shtetit.

Gjobat e parashkruara:

- për vitin 2020, në të gjithë vendin, nga 1,442,395,390 lekë gjoba të vendosura nga PSH, janë parashkruar gjobat me vlerë 132,661,480 lekë; pra, 10% e vlerës së gjobave është parashkruar;
- për vitin 2019, nga 1,489,498,426 lekë gjoba të vendosura nga PSH, janë parashkruar gjoba me vlerë 129,916,217 lekë; pra, 9% e vlerës së gjobave është parashkruar.
- për vitin 2018, nga 1,661,568,510 lekë gjoba të vendosura nga PSH, janë parashkruar gjoba me vlerë 134,994,082 lekë; pra, 8% e vlerës së gjobave është parashkruar;
- për vitin 2017, në të gjithë vendin, nga 1,597,206,130 lekë gjoba të vendosura nga PSH, janë parashkruar gjobat me vlerë 167,264,257 lekë; pra, 10% e vlerës së gjobave është parashkruar.

Tabela 13: Vlera e gjobave të parashkruara në raport me vlerën e gjobave të vendosura në total për vitet 2017-2020

Në lekë

	2017		*2018*		*2019*		*2020*	
Njësitë	*Të vendosura*	*Të parashkruara*	*Të vendosura*	*Të parashkruara*	*Të vendosura*	*Të parashkruara*	*Të vendosura*	*Të parashkruara*
DVP T	563,775,003	74,291,246	507,525,100	51,460,476	438,648,200	44,080,201	417,841,100	36,422,900
DVP Sh	175,401,550	16,961,700	99,706,900	9,100,000	78,476,050	7,864,100	66,778,150	9,375,900
DVP V	87,420,800	8,434,600	74,987,300	10,731,700	83,403,005	13,137,900	85,143,704	11,872,700
DVP B	27,789,600	2,291,100	40,665,300	2,983,560	30,278,700	2,522,100	33,593,400	3,006,200
DVP D	13,310,160	3,094,400	29,151,890	2,256,950	24,962,950	1,690,760	24,253,200	3,938,070
DVP D	188,863,130	11,644,271	210,052,410	14,478,470	183,141,125	15,137,800	158,554,463	14,685,100
DVP E	78,348,808	4,348,700	136,488,300	4,616,000	106,213,120	4,922,256	95,929,936	8,578,300
DVP F	114,926,479	5,586,490	116,468,654	8,413,676	97,709,101	7,259,150	94,240,260	7,019,330
DVP Gj	31,270,444	2,281,500	30,739,600	2,600,500	21,206,600	3,336,900	24,646,100	2,667,800
DVP K	69,005,190	7,207,700	106,928,350	7,088,200	82,004,150	12,033,750	74,767,910	14,240,250
DVP K	8,484,300	1,877,550	19,467,600	2,209,500	13,875,909	2,653,600	13,296,700	2,152,200
DVP L	92,535,350	5,958,200	106,928,350	6,120,850	92,725,100	6,119,700	113,229,902	7,205,700
K,Pol,K	10,520,960	1,106,400	10,835,110	1,476,100	14,142,350	603,1	7,645,504	687,03
K,Pol,S	12,564,500	1,467,500	11,555,550	1,511,000	12,482,355	880,6	929,2	1,236,100
K, Pol, T	1,592,000	63,7	1,586,800	97,2	111	88,4	40,864,800	100,3
Nj,Op, Sig,R	706,2	-	8,522,900	-	25,285,811	-	40,864,800	544,5
DVKM D	1,021,000	90,1	1,503,000	43	1,100,000	99,5	690	160
K,Pol,Rrug,T	119,670,656	20,559,100	148,570,250	9,806,900	183,732,900	7,486,400	176,344,401	8,769,100
TOTALI	**1,597,206,130**	**167,264,257**	**1,661,568,510**	**134,994,082**	**1,489,498,426**	**129,916,217**	**1,442,395,430**	**132,661,480**
	Total i gjobave të parashkruara 564,836,036							

Burimi: Drejtoria e Financës, DPP; Përpunoi: Grupi i Auditimit

Vlera totale e gjobave që PSH nuk ka mundur të mbledhë për arsye mos arkëtimi (2020) dhe parashkrimi (2017, 2018, 2019, 2020), është 993,924,499 lekë, duke mos arritur "vlerën për para" (value for money) në administrimin e gjobave. Kjo shumë është efekt financiar negativ për buxhetin e shtetit.

Në tabelën në vijim është paraqitur pjesa që zënë gjobat e parashkruara në totalin e gjobave të vendosura (parashkrime në përqindje %)

Tabela 14: Parashkrimet e gjobave në %

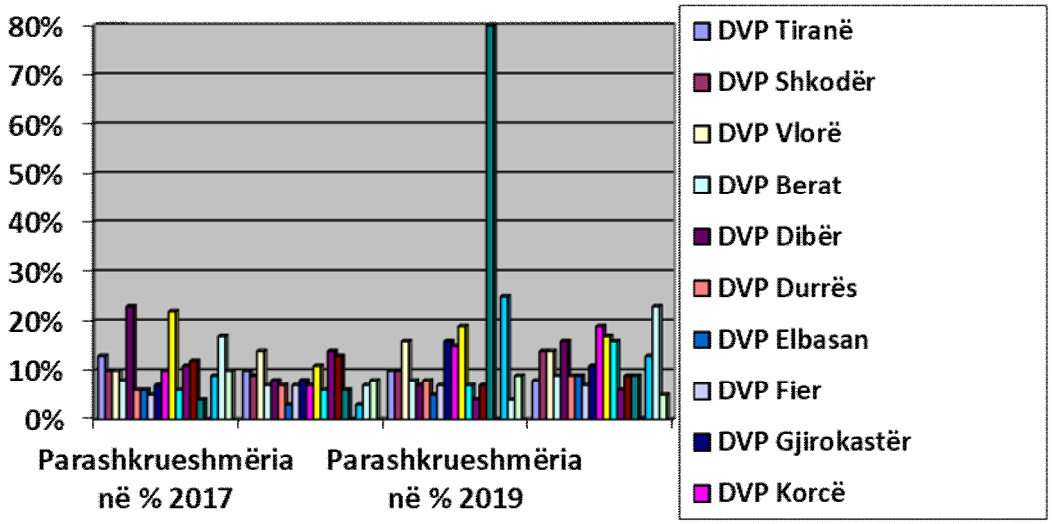
Njësitë	*Parashkrime në % 2017*	*Parashkrime në % 2018*	*Parashkrime në % 2019*	*Parashkrime në % 2020*
DVP T	13%	10%	10%	8%
DVP Sh	10%	9%	10%	14%
DVP V	10%	14%	16%	14%
DVP B	8%	7%	8%	9%
DVP D	23%	8%	7%	16%
DVP D	6%	7%	8%	9%
DVP E	6%	3%	5%	9%
DVP F	5%	7%	7%	7%
DVP Gj	7%	8%	16%	11%
DVP K	10%	7%	15%	19%
DVP K	22%	11%	19%	17%

DVP L	6%	6%	7%	16%
K.Pol. K	11%	14%	4%	6%
K.Pol. S	12%	13%	7%	9%
K. Pol. T	4%	6%	80%	9%
Nj.Op.Sig. R	0%	0%	0%	0.2%
DVKM D	9%	3%	25%	13%
K.Pol.Rrug. T	17%	7%	4%	23%
Mesatare	**10%**	**8%**	**9%**	**5%**

Burimi: Drejtoria e Financës, DPP; Përpunoi: Grupi i Auditimit

Referuar vitit 2020 si vit më i afërt, për subjektet nën auditim, parashkrimi më të lartë të gjobave e ka patur DVP K me 19%, ndërsa më të ulët DVP K në vitin 2018 me 6%. Sikundër vërehet nga tabela e mësipërme, totali i gjobave të parashkruara në vite ka pësuar trend rënës. Paraqitur situata grafikisht, si vijon:

Grafiku 4: Parashkrimi e gjobave në %



Burimi: Drejtoria e Financës, DPP; Përpunoi: Grupi i Auditimit

Masat Administrative

Masat administrative të vendosura nga shërbimi i PRR për vitin 2020, krahasuar me vitin 2019, paraqiten:

Tabela 15: Masat administrative për vitin 2020

Viti	Vendosur		Arkëtuar		Në %	
	Sasi	Vlerë	Sasi	Vlerë		
2020	443,882	674,732,581	513,018	1,227,305,169	116%	182%
2019	502,807	696,570,400	532,248	1,185,999,616	106%	170%
Diferenca	(58,925)	(21,837,819)	(16,230)	41,305,553		

Burimi: Drejtoria e Financës, DPP; Përpunoi: Grupi i Auditimit

Nga treguesit e mësipërm, rezulton se gjatë vitit 2020 janë vendosur **58,925** masa administrative më pak se në të njëjtën periudhë të vitit 2019, ose **12%** më pak.
Ndërkohë që në vlerë gjatë vitit 2020 janë vjelë **72,136** masa administrative ose **116%** me vlerë **1,227,305,169** lekë ose **41,305,553 l**ekë të arkëtuara më shumë se viti i kaluar.

Masat administrative të vendosura dhe të vjela nga Sektorët e PRR sipas DV

Tabela 16: Masat administrative sipas DV

Sektorët e P. Rrugore	Masa Administrative		
	Gjoba të vendosura	Gjoba të arkëtuara	
		Total	Nga Organi Adm.

	Sasi	*Vlerë*	*Sasi*	*Vlerë*	*Sasi*	*Vlerë*
Sek. B	11,123	11,697,000	16,945	29,700,382	958	12,074,160
Sek. D	13,364	12,894,413	13,824	13,572,284	863	7,649,000
Sek. D	56,645	78,290,456	72,223	154,675,796	6,796	75,804,011
Sek. E	33,560	82,110,839	54,095	94,390,045	2,147	27,570,200
Sek. F	32,209	34,648,900	38,738	64,414,512	1,912	24,102,456
Sek. Gj	12,955	12,820,000	13,541	19,599,000	1,027	8,145,400
Sek. K	31,765	62,196,821	36,022	61,365,621	1,772	19,964,354
Sek. K	4,476	5,698,800	4,547	5,548,312	188	2,714,010
Sek. L	32,486	92,072,022	38,467	90,788,083	3,243	29,571,070
Sek. Sh	27,446	31,812,758	31,659	55,516,939	1,428	19,268,460
D.V.P T	134,526	173,323,101	143,669	537,484,100	20,692	300,590,720
Sek. K	8,774	11,213,500	7,670	9,878,712	0	0
Sek. V	21,262	24,108,671	25,486	32,006,219	2,335	31,445,390
Njësia Operac.	23,291	41,845,300	19,132	58,365,164	142	1,868,780
Total	**443,882**	**674,732,581**	**516,018**	**1,227,305,169**	**43,503**	**560,768,011**

Burimi: Drejtoria e Financës, DPP; Përpunoi: Grupi i Auditimit

Situata e masave administrative për vitin 2020

Në vitin 2020 janë vendosur gjithsej 443,882 masa administrative, nga këto kryesisht:

- 34263 masa për shpejtësi tej normave të lejuara;
- 7045 leje drejtimi janë pezulluar për tejkalim shpejtësie mbi 20 km/orë;
- 2215 leje drejtimi të pezulluara për drejtim mjeti nën ndikimin e alkoolit,
- 8607 qarkullim pa kaskë mbrojtëse;
- 23240 masa për rrip sigurimi;
- 70559 masa për parakalime të gabuara;
- 42318 masa për përdorimin e telefonave gjatë drejtimit të mjetit, etj.

Në mënyrë të përmbledhur:

- Masa administrative: **443,882** gjithsej;
- Masat për sigurinë (elementë Sigurisë rrugore): **190,499** ose **43**% të totalit.
- Masa të ndryshme (jo elementë të Sigurisë rrugore): **124,691** ose **28**% të totalit.
- Masat për parkime të gabuara: **128,742** ose **29**% të totalit.

Puna e Njësisë Operacionale në shkallë vendi paraqitet në tabelën e mëposhtme, ku vlen për tu theksuar se disa sektorë që administrojnë Radarë kanë më pak masa se Njësia Operacionale.

Tabela 17: Masat administrative te deleguara në O.A.SH për shqyrtim të Sektorëve të PRR dhe të Njësisë Operacionale

Sektor P.rrugore	**Masa nga sek. P.Rr për OASH**			**Masa nga Nj.Operac për OASH**		
	Alkool	**Shpejtesi**	**Të tjera**	**Alkool**	**Shpejtësi**	**Të tjera**
Sek. B	54	63	198	1	101	27
Sek. D	45	0	247	0	37	74
Sek. D	201	2170	766	9	358	125
Sek. E	202	31	371	2	442	103
Sek. F	185	3	265	0	682	409
Sek. Gj	31	0	82	1	284	87
Sek. K	178	59	271	1	125	79
Sek. K	9	25	90	0	104	148
Sek. L	90	1800	442	1	252	125
Sek. Sh	128	15	96	0	235	89
D.V.P T	946	2728	1,618	1	258	98
Sek. V	126	180	314	4	255	145
Shuma	2195	7074	4,760	20	3133	1509

Burimi: Drejtoria e Financës, DPP; Përpunoi: Grupi i Auditimit

Veprimtaria e O.A.SH dhe vendimmarrja gjatë vitit 2020, është:

- **43503** Vendime Administrative nga O.A.SH;
- **14109** numri i lejeve të drejtimit të pezulluara;
- **2271** numri i mjeteve të bllokuara;
- **310** mjete të konfiskuara.

5. Gjetje nga auditimi:
Vlera totale e gjobave, që DPPSH **nuk** ka mundur të mbledhë për arsye mos arkëtimi (2020) dhe parashkrimi (2017, 2018, 2019, 2020), është 993,924,499 lekë. Kjo vlerë përbën të ardhura të munguara në buxhetin e shtetit, duke mos arritur ñvlerën për paraò (value for money) në procesin e administrimit të gjobave.

5. Konkluzion
Vlera e konsiderueshme prej 993,924,499 lekë e gjobave të paarkëtuara dhe parashkruara nga PSH dhe të parashkruara ka sjellë efekte negative për buxhetin e shtetit dhe mungesë efektiviteti dhe efiçiense në veprimtarinë e Policisë si konstatuese e kundërvajtjeve administrative dhe administruese e gjobave.

5.1. Rekomandimi:
Drejtori i Përgjithshëm i PSH me synim rritjen e nivelit të arkëtueshmërisë së gjobave, të ngrejë grup pune që të shqyrtojë dhe analizojë vlerën e gjobave prej 993,924,499 lekë, si vlerë e gjobave të pa arkëtuara (2020) dhe parashkruara (2017-2020), duke të nxjerrë përgjegjësitë dhe marrë vendimet përkatëse sepse kjo përbën efekt negativ dhe të ardhura të munguara për buxhetin e shtetit.

Brenda muajit Qershor 2022

6.1 Gjetje nga auditimi:
Rezultoi se, përdorimi i të ardhurave nga gjobat për shkeljet e parashikuara sipas Kodit Rrugor, nga organi që ka verifikuar shkeljen në masën 60%, **nuk** ka gjetur zbatim, në kundërshtim me pikën 3, të nenit 203, të Kodit Rrugor, duke mos arritur që këto të ardhura tëi shërbejnë përmirësimit të shërbimit. Në akt-rakordimet e Sektorit të Financës në DPPSH këto të ardhura i njihen thjesht formalisht PSH, si të ardhura që ñdo të kishin hyrëò, por pa kaluar efektivisht në buxhetin e Policisë.

6. Konkluzion
Moszbatimi i pikës 3 të nenit 203 të Kodit Rrugor është kthyer në një fenomen të mbartur në vite, mbi të cilin operon si PSH, ashtu edhe Ministria e Financave dhe Ekonomisë. E-të e cenuara janë efektiviteti dhe efiçiensa në administrimin e gjobave (60% e vlerës së gjobave e cila nuk është derdhur asnjëherë në buxhetin e Policisë).

6.2. Rekomandimi:
Në rast se, konstatohet që nga ana e Ministrisë Financave dhe Ekonomisë, brenda afatit të parashikuar më sipër, nuk ka kthim përgjigje apo marrje masash, MBdhe DPPSH të kërkojnë rishikim të pikës 3, të nenit 203, të Kodin Rrugor, të ndryshuar, për të reflektuar ndryshimet e nevojshme ligjore me qëllim kthimin në ligjshmëri të çështjes së të ardhurave nga gjobat

Menjëherë

6.2. Rekomandimi:
Në rast se, konstatohet që nga ana e Ministrisë Financave dhe Ekonomisë, brenda afatit të parashikuar më sipër, nuk ka kthim përgjigje apo marrje masash, MBdhe DPPSH të kërkojnë rishikim të pikës 3, të nenit 203, të Kodin Rrugor, të ndryshuar, për të reflektuar ndryshimet e nevojshme ligjore me qëllim kthimin në ligjshmëri të çështjes së të ardhurave nga gjobat

Procesi i ankimimit të gjobave

Sipas përcaktimeve të Ligjit nr. 8378/1998, òKodi Rrugor i Republikës së Shqipërisëò, i ndryshuar me Udhëzimin nr. 687/2013 ñPër mënyrën e evidentimit dhe shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative, procedurat që ndiqen për masat administrative plotësuese, administrimi i gjobave dhe pasqyrat statistikore në fushën e qarkullimit rrugorò, të ndryshuar me Udhëzim e fundit nr. 292, datë 17.06.2016 ñ Për disa shtesa e ndryshime në Udhëzimin nr. 687 datë 05.12.2014ò, si dhe me Udhëzimin e Ministrit të Brendshëm nr. 687 datë 05.12.2013, pas konstatimit të çdo shkeljeje të Kodit Rrugor, agjenti verifikues përpilon në 4 kopje procesverbalin e konstatimit të shkeljes. Punonjësi i policisë, në përfundim të shërbimit, i raporton dhe i dorëzon eprorit të drejtpërdrejtë ose atij të caktuar në këtë detyrë, origjinalin dhe kopjen e tretë të procesverbalit të konstatimit të shkeljes për verifikim dhe evidentim të mëtejshëm. Kopja e dytë i dorëzohet kundërvajtësit, ndërsa kopja e katërt mbetet në bllokun që zotëron agjenti verifikues.

Për kundërvajtjet e parashikuara nga nenet përkatëse të Kodit Rrugor, me vlerë deri në 5,000 lekë, agjenti verifikues merr masën e *vendosjes së gjobës në vend*. Në këto raste, agjenti verifikues i dorëzon kundërvajtësit një kopje të procesverbalit të konstatimit të shkeljes me masën e gjobës dhe e adreson atë për të kryer pagesën në arkat e operatorëve financiarë të kontraktuar, brenda afatit 5-ditor duke i prezantuar dhe favoret në zbatim për zbritje me 20% të vlerës së gjobës. Përjashtim bëjnë vetëm rastet e nenit 205 të Kodit Rrugor, kur një mjet i regjistruar jashtë shtetit ose i pajisur me targë të huaj shkel një dispozitë të Kodit, e cila ndëshkohet me masë administrative me gjobë, shkelësi lejohet të kryejë menjëherë pagesën *në duart e agjentit verifikues*.

Në të gjitha rastet e tjera, kur shkelja është kompetencë e shqyrtimit nga Organi Administrativ Shtetëror (Komisioni), agjenti verifikues plotëson procesverbalin e konstatimit, por në rubrikën ku shënohet vlera e gjobës në lekë, nuk e plotëson atë (vlerën e gjobës), pasi shqyrtimi i kësaj kundërvajtjeje bëhet nga Organi Administrativ Shtetëror (OASH).

Ligji nr. 10279 datë 20.05.2010 ñPër kundërvajtjet administrativeò, në nenin 7 ñKompetenca për konstatimin dhe shqyrtimin e kundërvajtjesò specifikon se:

ñ1. Kompetenca për konstatimin e kundërvajtjes, me përjashtim të rasteve kur ligji parashikon ndryshe, i takon organit administrativ, përgjegjës për zbatimin e ligjit të posaçëm.

2. Kur ligji i posaçëm parashikon një organ administrativ, që mbikëqyr zbatimin e tij e që ka vetëm të drejta për të rekomanduar masa apo dënime administrative, atëherë ai ia përcjell, pa vonesë, rastin organit administrativ, që ka të drejtën e shqyrtimit të kundërvajtjes dhe të nxjerrjes së vendimit përkatës për kundërvajtjen administrativeò .

Për sanksionet administrative që jep OASH, merret vendimi përkatës në prezencën e kryetarit dhe 2 anëtarëve me shumicë votash. Vendimi përpilohet në 3 kopje, një kopje i jepet kundërvajtësit, një kopje ruhet në praktikën e OASH dhe kopja e tretë dorëzohet zyrtarisht në Sektorin e Financës për kryerjen e veprimeve financiare dhe evidentimin. Në vendim, Komisioni përcakton vlerën e gjobës për shkeljet e konstatuara nga agjenti verifikues, vlera e të cilave nuk mund të kalojë kufijtë e përcaktuar nga Kodi Rrugor. Në caktimin e masës së kësaj vlere, OASH, përveç sa parashikohet në nenet e Kodit Rrugor, bazohet dhe në kriteret e nenit 18 të ligjit nr. 10279, datë 20.05.2010, ñPër kundërvajtjet administrativeò si rrethanat e kryerjes së kundërvajtjes, përsëritja ose jo e shkeljes, rëndësia e saj dhe pasojat që kanë ardhur. Në vendim bëhet shpjegimi i përmbledhur i provave e fakteve, saktësohet e drejta e ankimimit (në gjykatë) dhe afati kohor.

Sa i takon llojit të sanksioneve administrative, referuar Ligjit të sipërcituar nr. 10279 datë 20.05.2010 ñPër kundërvajtjet administrativeò, neni 8, pika 1 e tij specifikon:

ñ*Neni 8 "Llojet e sanksioneve administrative":*

1. Kur organi administrativ, kompetent për shqyrtimin e kundërvajtjes administrative, konstaton shkeljen e dispozitave, të cilat parashikojnë kundërvajtjen administrative, pas

shqyrtimit, vendos dënimin me gjobë apo *dënime të tjera administrative*, në varësi nga parashikimi i ligjit të posaçëmò.

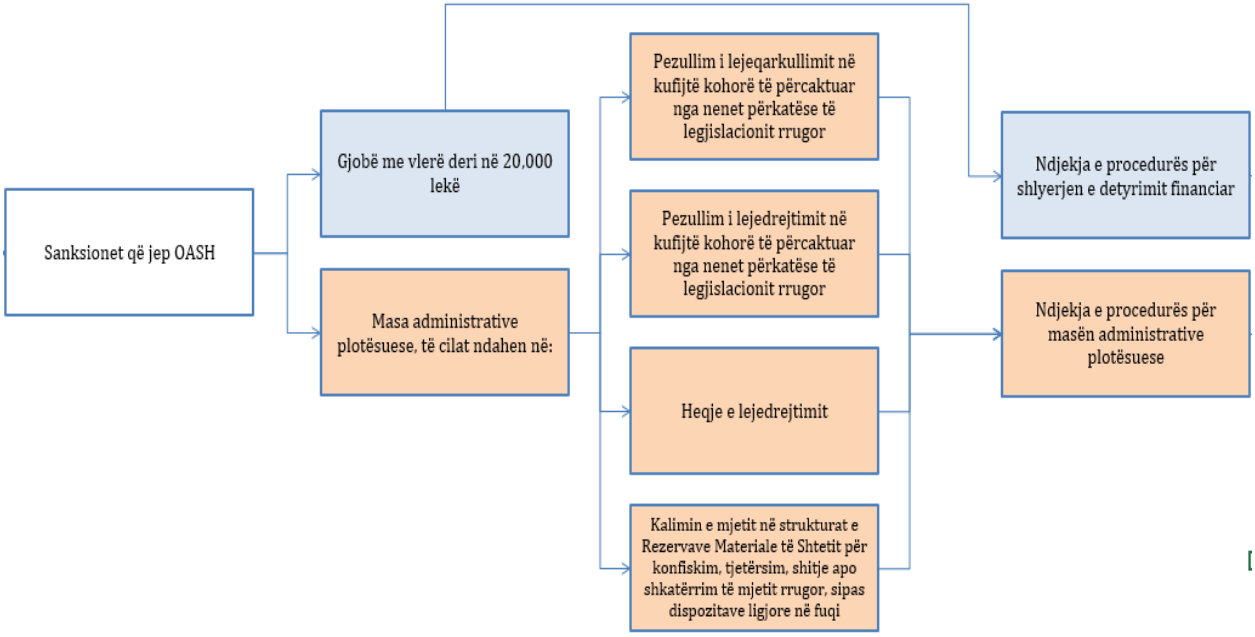
Ankimimi i vendimit të nxjerrë nga OASH, referuar nenit 202 të Kodit Rrugor, mund të bëhet brenda 5 ditëve nga dita e shpalljes në gjykatën e rrethit ku është kryer kundërvajtja. Referuar Kodit Rrugor nuk parashikohet ***asnjë ankimim administrativ*** kundrejt vendimit të Organit Shtetëror Administrativ. Ndërkohë që, referuar pikës 1 të nenit 29 ñAfati dhe procedura e ankimitò të Ligjit nr. 10279 datë 20.05.2010 specifikohet se:

1. ñKundër vendimit për kundërvajtjen administrative, që parashikon dënim administrativ të natyrave të tjera dhe jo dënimin me gjobë, të nxjerrë nga organi administrativ, mund të bëhet ankim në gjykatë brenda 30 ditëve nga data e njoftimit të vendimitò.

Sa më sipër, natyra e klauzolës së hapësirë interpretative, në momentin kur parashikon të drejtën e ankimimit vetëm për rastet e dënimit administrativ të natyrave të tjera dhe jo dënimin me gjobë. Në përfundim, Kodi Rrugor nuk parashikon asnjë ankimim administrativ kundrejt vendimit të Organit Administrativ Shtetëror.

Në figurën e mëposhtme paraqiten fazat nëpërmjet të cilave kalon procesi i vendosjes së një gjobe nga ana e Komisionit.

Figura 1: Procesi i vendosje së gjobës nga Komisioni



Burimi: Drejtoria e Financës, DPP; Përpunoi: Grupi i Auditimit

DPPSH bazuar tek Udhëzimi i Ministrit për ngritjen e Organit Administrativ Shtetëror të Lartë, ka hartuar afërsisht çdo 6 muaj një Urdhër të brendshëm ñPër krijimin dhe funksionimin e Organit Administrativ Shtetëror të Lartë për shqyrtimin e ankimeve në Drejtorinë e PRRò, miratuar nga Drejtori i Departamentit për Sigurinë Publike. Ky urdhër ka ngritur dhe një komision të përbërë nga 3 përfaqësues të DPPSH, i cili ka shqyrtuar ankesat e qytetarëve ndaj vendimeve me gjobë dhe/ose dënim plotësues.

Megjithëse ngritja e OASHL ka shërbyer për tô dhënë një shkallë të mëtejshme ankimimi administrativ të qytetarëve të pakënaqur nga vendimet e OASH, kjo strukturë është ngritur jo në përputhje me Kodin Rrugor, i cili prevalon mbi çdo udhëzim ministri apo urdhër të brendshëm.

Po ashtu, e drejta për tô ankuar në Komisionin epror në Policinë e Shtetit nuk sanksionohet në vendimet e OASH, të cilat specifikojnë shprehimisht, sipas Kodit Rrugor, vetëm ankimimin në Gjykatë brenda 5 ditëve nga marrja e vendimit. Nëse do të merrej i mirëqenë ankimimi në rrugë administrative i vendimit të OASH në OASHL, të gjitha vendimet e të gjitha OASH-ve në 12

rrethet e vendit, do të ishin të pavlefshme për arsye të operimit jo në përputhje me nenin 99 të Kodit të Procedurave Administrative sa i përket kërkesave të formës së aktit administrativ të shkruar në letër ose elektronik. Një nga këto kërkesa është edhe përmbajtja e ñtë drejtës së ankimit, përfshirë organin publik apo gjykatën ku mund të paraqitet ankimi, mjetet e ankimit, afatin dhe mënyrën e përllogaritjes së tij për paraqitjen e ankimit.ò

Sa i përket vetë procesit të paraqitjes së qytetarëve pranë komisioneve të OASH-ve, problematika më e shpeshtë e hasur përpara pandemisë ka qenë ajo e radhëve të krijuara për të dalë para Komisionit. Këto komisione kanë vazhduar të jenë një barrë e madhe për drejtuesit e mjeteve, sidomos në T, ku mungesa e një skedulimi të saktë të orarit të paraqitjes së tyre në OASH, ka bërë që qytetarët të ndjekin një praktikë arkaike duke shkuar edhe në orën 6 të mëngjesit për të shënuar emrin manualisht në një fletë, për të pritur orën 09.00 të hapjes së Komisionit, duke lënë të gjitha punët e tjera, deri në thirrje nga Komisioni.[8]Megjithatë vlen të theksohet se, qysh prej vitit 2020 situata duket se është qetësuar, në një farë mënyre funksionon një rregull i pashkruar, ku qytetarët vetëm në rast se kanë për tu ankimuar paraqiten pranë komisioneve.

7. Gjetje nga auditimi:

- Kodi Rrugor **nuk** parashikon asnjë ankimim administrativ kundrejt vendimit të Organit Shtetëror Administrativ. Udhëzimi i Ministrit për ngritjen e Organit Administrativ Shtetëror të Lartë **nuk** është hartuar në përputhje me nenin 202 të Kodin Rrugor, i cili specifikon se: ankimi kundër vendimit të OASH mund të bëhet brenda 5 ditëve nga dita e shpalljes në gjykatën e rrethit ku është kryer kundërvajtja.

- Në periudhën nën auditim 2017-2020, **nuk** ka patur asnjë sistem elektronik që të mundësonte një skedulim të saktë të ditës dhe orës së paraqitjes pranë OASH-ve, ose ku qytetarët të mund ta përdornin online për ngarkimin e dokumenteve dhe korrespondencën me OASH, për të shmangur radhët e gjata.

- Përveç hedhjes në përdorim të tabletave elektronike (dhe këto në një numër tepër të vogël në krahasim me numrin e efektivëve të PRR) për të hartuar procesverbalin e konstatimit të shkeljes nga ana e agjentit verifikues, **nuk** janë marrë hapa të mëtejshme për të çburokratizuar dhe përmirësuar procesin në sistemin e vendosjes dhe ankimimit ndaj gjobave, duke shmangur radhët e gjatë këtij procesi.

- Nuk ka një plan konkret masash të marra, me qëllim minimizimin e ndalimeve rutinore nga ana e punonjësve të policisë, pa objekt kontrolli dhe pa kryerje të shkeljes nga ana e qytetarëve kjo e konstatuar nga pyetësorët me qytetarin dhe përdoruesin e mjetit.

- Në DVP-të nën auditim janë konstatuar shkelje në Shërbimin e PRR që lidhen me plotësimin e procesverbaleve të gjobave nga ana e agjentëve verifikues, konkretisht: i) procesverbalet e konstatimit të shkeljeve janë të plotësuara me gabime, jo me germa kapitale, me korrigjime të shumta, me shkurtime në rubrika të ndryshme ose të paplotësuara fare; ii) në rubrikën ñSanksioneò mungojnë masat plotësuese të marra në rastet kur ka të tilla; iii) janë konstatuar mospërputhje mes nenit përkatës të vendosur dhe përshkrimit të shkeljes; sikundër ka patur raste edhe iv) raste të mos nënshkrimit të procesverbalit të konstatimit të shkeljes nga ana e drejtuesit të mjetit.

- Në disa raste nga ana e agjentëve verifikues **nuk** janë plotësuar në mënyrë korrekte procesverbalet e konstatimit të shkeljeve duke mos vendosur te rubrika ñShkeljaò, nenin e duhur, në kundërshtim me Udhëzimin e Ministrit të Brendshëm nr. 687, datë 05.12.2013 *"Për mënyrën e evidentimit dhe shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative, procedurat që ndiqen për masat administrative plotësuese, administrimi i gjobave dhe pasqyra statistikore në fushën e qarkullimit rrugor" dhe Urdhrit nr. 584, datë 02.12.2013, "Për miratimin e përshkrimeve të punës së punonjësve të shërbimit të PRR".*

[8] http://www.respublica.al/2019/02/23/historia-e-pambarimt%C3%AB-e-radh%C3%ABve-n%C3%AB-6-t%C3%AB-m%C3%ABngjesit-p%C3%ABr-t%C3%AB-paguar-gjobat-e-policis%C3%AB

- Janë konstatuar raste ku agjentët verifikues në terren kanë plotësuar procesverbale të konstatimit të shkeljeve për mjete me targa të huaja ose mjete pa targa, për shkelje të ndryshme të Kodit Rrugor, duke mos vendosur në vend vlerën e gjobës, veprime në shkelje të nenit 205 të Kodit Rrugor ñMjete rrugore të regjistruara jashtë shtetit ose të pajisura me targë për të huajtò.
- Nga kontrollet e kryera nga strukturat përkatëse në Komisariatet Rajonale të PRR, janë marrë dhe masat disiplinore për agjentët që kanë kryer shkeljen dhe janë propozuar korrigjimet e duhura. Gjithashtu ka raste kur nuk është bërë lajmërimi i kundërvajtësit pasi adresa e kundërvajtësit ka qenë e pasaktë ose e paqartë.

7. Konkluzione:
- Ngritja e OASHL operon në kushtet e një komisioni ad hoc dhe i ngritur jo në përputhje me Kodin Rrugor. Në këto kushte kur OASHL ngrihet problematika e një përgjegjësie dyfishe, si e agjentëve verifikues në lidhje me plotësimin e procesverbaleve, ashtu edhe e Organit Administrativ Shtetëror i cili ka ñlegjitimuarò shkeljet e agjentëve, ose ka dhënë vendime të cilat gjykata i ka shpallur si në kundërshtim me ligjin në fuqi dhe Kodin Rrugor. Për vitin 2020, krahasuar me vitin 2019, kjo vlerë ka pësuar rënie me 4,098,947 lekë.
- Radhët e krijuara para komisioneve të vendosjes së gjobave (OASH) janë jo komode dhe shqetësuese për qytetarët (sidomos kur flasim për T) duke rezultuar në kaos në oraret e paraqitjes pranë komisionit.
- Shkeljet e kryera në plotësimin e procesverbaleve, pasaktësitë apo gabimet e agjentëve verifikues nga njëra anë tregojnë për problematikat që ka ende vendosja e gjobave në vendin tonë, e nga ana tjetër, është shenjë e nevojës për automatizim dhe informatizim të të gjithë këtij procesi. Kjo do të shmangte problemet e të plotësuarit të fletës së gjobës me shkrim dore, duke përdorur tableta dhe një sistem të thjeshtë për të seleksionuar shkeljen, masën e gjobës apo datën e paraqitjes në Komision.

7.1. Rekomandimi:
DPPSH të marrë masa dhe të shqyrtojë mundësinë e përputhshmërisë ligjore në Kodin Rrugor të ngritjes Organit Administrativ Shtetëror të Lartë, me Kodin e Procedurës Administrative.

Menjëherë dhe në vazhdimësi

7.2. Rekomandimi:
DPPSH, në bashkëpunim me institucionet përkatëse si MB apo Agjencia Kombëtare e Shoqërisë së Informacionit, të marrë masa për të zhvilluar dhe implementuar një sistem informatikë inovativ për skedulimin e saktë të paraqitjes së qytetarëve pranë Organit Administrativ Shtetëror, si edhe trajtimin e masave administrative dhe korrespondencës me të edhe në mënyrë elektronike, me qëllim dhe shmangien e radhëve të gjata nëpër komisione.

Brenda muajit Qershor 2022 dhe në vijim

8. Gjetje nga auditimi:
Nga auditimi rezultuan raste të proceseve të fituara në rrugë ligjore nga qytetarët që kanë ankimuar gjobat, veprim i cili përkthehet në gjoba të konsideruara si ñtë padrejtaò nga ana e gjykatave të shkallës së parë. Nga dokumentacioni i përftuar, lidhur me vendimet gjyqësore për OASH, të likuiduara gjatë vitit 2020, sipas njësive në varësi së DPP, rezulton se vlera më e madhe e shpenzimeve gjyqësore korrespondon me DVP T dhe DVP B. Pas dhënies së të drejtës (së plotë ose të pjesshme) ankimuesve nga gjykata, DPPSH është e detyruar jo vetëm të kthejë gjobën e paguar, por edhe të paguajë shpenzimet gjyqësore dhe përmbarimore (nëse ka patur) si palë humbëse e një procesi gjyqësor.

Tabela 18: Rastet në vlerë të vendimeve gjyqësore "Për OASH", të likuiduara gjatë vitit 2020, sipas njësive në varësi të DPPSH

Njësia Shpenzuese	Shpenzime gjyqësore	Tarifa Përmbarimore	Totali
DVP T	652,900	2,100,468	2,753,368
DVP Sh	3,000	-	3,000
DVP V	3,000	-	3,000
DVP B	419,680	98,400	515,080
DVP D	-	165,600	165,600
DVP F	10,920	111,600	122,520
DVP Gj	3,360	-	3,360
DVP L	-	14,400	14,400
DVKM D	53,600	-	53,600
Total	**1,146,460**	**2,490,468**	**5,388,958**

Burimi: Drejtoria e Financës, DPP; Përpunoi: Grupi Auditimit

Shënim: *Informacioni i mësipërm është marrë nga databaza e vendimeve gjyqësore të likuiduara gjatë vitit 2020, e cila mbahet vetëm për monitorim nga Sektori i Kontabilitetit dhe Menaxhimit të Pronës.*

Në këto kusht shuma totale prej 5,388,958 lekë përbën vlerën e shpenzimeve gjyqësore dhe përmbarimore që DPPSH ka patur detyrimin të likuidojë si palë humbëse nga proceset e hapura.

8. Konkluzion:

Vlera prej ***5,388,958 lekë*** përbën efekt financiar negativ për buxhetin e PSH e, për rrjedhojë, për buxhetin e shtetit. Këto janë fonde të përdorura pa efiçiensë nga PSH pasi gjobat apo masat e tjera administrative të vëna janë konsideruar si të paligjshme nga gjykatat. Joefiçienca buron nga veprimtaria e agjentëve verifikues në vendosjen e gjobës dhe nga OASH-të, vendimet e të cilave janë ankimuar.

8.1. Rekomandimi:

DPPSH të marrë masa që nëpërmjet ngritjes së një grupi pune të dedikuar, të shqyrtojë vlerën prej 5,388,958 lekë, e cila ka të bëjë me shkeljet e konstatuara nga gjykatat për vendosjen e padrejtë të gjobave, ku të evidentohen përgjegjësitë dhe të merren masat përkatëse, në mënyrë që në vijim vendosja e gjobave të bëhet me më shumë përgjegjshmëri.

Brenda muajit Qershor 2022

Për sa më sipër për projektraportin e ri-auditimit të performancës me temë ñGjobat për shkelje të Kodit Rrugor vendosur nga PSHò nga na e Drejtorisë së Përgjithshme të PSH është dërguar observacion me shkresën nr. 9446, datë 29.12.2021, protokolluar në KLSH me nr. 611/7, datë 29.12.2021.

Në këtë pjesë në observacion citohet se *"…. -Në lidhje me konstatimin e vendosur në projekt raportin auditimit të KLSH-së se "...PSH, në bashkëpunim me strukturat e tjera përkatëse që bashkëveprojnë për rritjen e sigurisë rrugore, nuk ka hartuar asnjë përllogaritje të kostos së aksidenteve rrugore, sipas modeleve e praktikave më të mira. Kjo përllogaritje ka qenë një tjetër objektiv i Strategjisë 2011-2020, pararojë e uljes së ndjeshme të rrezikut të plagosjes dhe vdekjes nga aksidentet rrugore..." theksojmë se nuk është në kapacitetin e shërbimit të PRR kryerja e një detyre të tillë, për të përllogaritur koston e aksidenteve rrugore. ;*

-Në të gjithë procesin e verifikimit te shkeljeve rrugor dhe të trajtimit te tyre aktet nënligjore në fuqi janë të bazuara ne dispozitat e Kodit Rrugor dhe të Kodit të Procedurave Administrative.

[Sipas nenit 202 të Kodit Rrugor, ankimi kundër vendimit të OASH mund të bëhet Brenda 5 ditëve nga dita e shpalljes në gjykatën e rrethit ku është kryer kundërvavjtja. Pra,

Kodi Rrugor nuk parashikon asnjë ankim administrativ kundrejt vendimit të Organit Shtetëtor Administrativ. Në mospërputhje të plotë me këtë dispozitë, është hartuar Udhëzimi i Ministrit për ngritjen e Organit Adminsitrativ Shtetëror të Lartë. Bazuar tek ky i fundit, DPPSH ka hartuar afërsisht çdo 6 muaj një urdhër të brendshëm "Për krijimin dhe funksionimin e Organit Administrativ Shtetëror të Lartë për shqyrtimin e ankimeve në Drejtorinë e PRR", Miratuar nga Drejtori i Departamentit për Sigurinë Publike. Ky urdhër ka ngritur dhe një komision të përbërë nga 3 përfaqësues të DPPSH, i cili ka shqyrtuar ankesat e qytetarëve ndaj vendimeve me gjobë dhe/ose dënim plotësues].

Përsa më sipër, Ngritja e Organit Administrativ Shteteror Epror nuk disiplinohet nga neni 202 i Kodit Rrugor, por kërkohet nga Ligji Për Kundërvajtjet Administrative 10279, i cili kërkon përmbylljen e ciklit të gjykimit administrative për një shtetas që ankohet për një vendin në OASH-në juridiksion territorial ku është kryer shkelja dhe tani me ndryshimet e Kodit Rrugor edhe në OASH-në ku banon shkelësi.;

-Nga tabela e mësipërme konstatohet shuma totale prej 5,388,958 lekësh e cila përbën vlerën e shpenzimeve gjyqësore dhe përmbarimore që PSH ka patur detyrimin të likujdojë si palë humbëse nga proceset e hapura. Përgjegjësia ka qenë si e agjentëve verifikues në lidhje me plotësimin e procesverbaleve, ashtu edhe e Organit Administrativ Shtetëror i cili ka "legjitimuar" shkeljet e agjentëve, ose ka dhënë vendime të cilat gjykata i ka shpallur si në kundërshtim me ligjin në fuqi dhe Kodin Rrugor.

Në lidhje me konstatimin e mësipërm te shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative në gjykatë dhe të vlerësimit të proceseve gjyqësore palë me Policinë Rrugore, gjykojmë se ka vend për përmirësime.;

Për sa më sipër nga grupi i auditimit sqarohet se:

- në lidhje me përllogaritje e kostos kjo gjë nuk është trajtuar në material;
- në lidhje me proceset e animimit është marrë parasysh duke bërë përmirësimet përkatëse edhe në rekomandim;
- në lidhe me shuma totale prej 5,388,958 lekësh është pranuar në observacion si një proces që ka nevojë për përmirësime.

4.3 A ka programe shumë planesh të operacioneve të zbatimit të ligjit me synimin të ndryshojë/devijojë ndjeshëm sjelljet e gabuara të përdoruesit të rrugës në mënyrë vullnetare ose në mënyrë të detyruar?

Shqipëria përballet me një sfidë të madhe sa i përket garantimit të sigurisë më të lartë të rrugëve në rajon. Kjo sfidë është veçanërisht e vështirë në një mjedis me zhvillim të shpejtë ekonomik, i cili ka çuar në rritjen e transportit rrugor. Në mënyrë që shtimi i udhëtimeve të mos çojë në rritjen e numrit të aksidenteve, duhen marrë masa efektive në lidhje me një sërë aspektesh të sigurisë rrugore siç janë: përgatitja/testimi i drejtuesve të mjeteve, kontrolli i mjeteve për drejtim të sigurt, sjellja e përdoruesve të rrugës dhe siguria e infrastrukturës rrugore. Juridiksione të ndryshme nëpër botë kanë treguar se vdekjet nga aksidentet rrugore mund të ulen në 30ï 50 % me anë të zbatimit të planeve të veprimit të sigurisë rrugore me bashkërendim shumë sektorial brenda një strategjie të përgjithshme ambicioze, por me objektiva të arritshme.[9]

Sipas Rregullores së Brendshme të PSH dhe përshkrimit të detyrave, shërbimi i PRR ka si mision pikërisht rritjen e sigurisë rrugore dhe parandalimin e ngjarjeve rrugore, në përputhje me objektivat strategjike të PSH dhe politikat e Qeverisë për rritjen e sigurisë rrugore si pjesë e rëndësishme e sigurisë kombëtare. Siguria në rrugë përfshin koordinimin e politikave të një sërë aktorëve si entet pronare të rrugëve, DPRR, DSRR në MIE, si dhe sektorët e PRR në çdo DVP. Megjithatë, këta të fundit, si shërbime që mbikëqyrin lëvizjen, duhet të kryejnë rolin e tyre në parandalimin e ngjarjeve rrugore, duke rritur sigurinë, por edhe duke bashkëpunuar me subjektet e tjera për të ndërmarrë studime për përmirësimin e infrastrukturës rrugore. Një rol të veçantë në hartimin e politikave dhe objektivave për sigurinë rrugore ka (KNSRR) i cili duhet të propozojë iniciativa afatshkurtra dhe afatgjata të detyrueshme për tô zbatuar nga të gjithë aktorët dhe përdoruesit e rrugës, iniciativa të cilat do të ndihmojnë në pakësimin e aksidenteve rrugore dhe në uljen e numrit të plagosjeve dhe vdekjeve në rrugë.

Në vitin 2011 u miratua me vendim të veçantë të Qeverisë ñStrategjia e Sigurisë Rrugore 2011-2020ò. Qëllimi i Strategjisë dhe planit të veprimit specifik që e shoqëronte ishte zvogëlimi i numrit të aksidenteve me pasoja fatale me 50% në vitin 2020, krahasuar me vitin 2009. Në nivel strategjik është realizuar dhe Strategjia e Rendit Publik 2015-2020 ku siguria rrugore zë vetëm një pjesë të vogël në tërësinë e prioriteteve dhe masave të ruajtjes së rendit publik në përgjithësi. Në këtë strategji përcaktohet se ñ*Shërbimi i Policisë duhet të vlerësojë parandalimin e aksidenteve rrugore si një emergjencë kombëtare. Ai do të përqendrohet te zbatimi i masave specifike me objektiv grupet, aktivitetet, sjelljet apo zonat me rrezikshmëri të lartë për aksidente, duke përsosur planifikimin dhe organizimin e shërbimeve në funksion të sigurisë në rrugë, efektshmërinë në shërbime, bashkëpunimin me aktorë të tjerë shtetërorë që kanë përgjegjësi, si dhe shoqërinë civile, si dhe rritjen e fuqisë shtrënguese të ligjit ndaj shkelësve.*ò[10]

Aksidentet rrugore që nga viti 2009 kanë pësuar rritje deri në vitin 2016 dhe në vijim numri i tyre ka ardhur në rënie, ku në vitin 2020 rënia është më e dukshme.

Tabela 19: Aksidentet rrugore gjatë periudhës së zbatimit të Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore

AKSIDENTE	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Aksidente gjithsej	1465	1564	1876	1870	2075	1914	1992	2033	1978	1718	1498	1234
Të vrarë	378	352	322	334	295	264	270	269	222	213	227	181
Të plagosur rëndë & lehtë	1462	1716	2150	2235	2503	2353	2422	2510	2389	2078	1817	1417
Të vrarë për 10.000 mjete	9.45	8.38	7.84	8.46	6.61	5.38	5	4.88	3.8	4.0	4.0	
Të vrarë për	12.95	12.1	11.09	11.52	10.18	9.12	9.35	8.67	6.8	7,2	7,9	

[99] Strategjia Kombëtare e Sigurisë Rrugore 2011-2020.

[10] Strategjia e Rendit Publik 2015-2020, Fletorja Zyrtare, Viti 2015 – Numri 155, fq. 11157.

100.000 banorë												

Burimi: PSH; Përpunoi: Grupi i Auditimit

1. Gjetje nga auditimi:

-DPPSH, në bashkëpunim me aktorë të tjerë si entet pronare të rrugëve, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Këshillin Ndërministror për Sigurinë Rrugore, nuk kanë ndërmarrë hapat e nevojshëm në bashkëpunim me njëri-tjetrin, në mënyrë që institucionet përkatëse të kryenin një rishikim të Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020, të hartonin një strategji të re për sigurinë rrugore. SKSRR duke qenë e hershme (hartuar përpara 11 vitesh) **nuk** ka reflektuar ndryshimet e ndodhura (si demografike, numër automjetesh, organika e PSH, infrastruktura, e të tjera ndryshime), të cilat duhet të ishin reflektuar në objektiva dhe plane veprimi, në një strategji të re/ose të përditësuar.

-Strategjia **nuk** është shoqëruar me programe zbatimi shumë planesh, ku të përmblidhen detyrat e institucioneve të përfshira.

1. Konkluzion:

Pavarësisht thirrjeve të PSH, bashkëpunimi me entet pronare të rrugëve, MIE dhe KNSRR për të ndërmarrë iniciativa për përmirësime në infrastrukturën rrugore, nuk ka qenë i frytshëm. Është e domosdoshme që të gjithë pjesëmarrësit dhe aktorët që merren me sigurinë rrugore të bashkëpunojnë sipas detyrave dhe përgjegjësive dhe të krijojnë zgjidhje të përbashkëta. Sot, vendet me rrezikshmëri të lartë kanë modele aksidentesh më komplekse dhe nga studimi i rasteve propozohen masa konkrete për të përmirësuar elementët e rrugës, për vendosjen e një sistemi sinjalizimi për ndryshimin e normave të sjelljes së përdoruesve të rrugës ose për të mbajtur më shpesh nën kontroll një territor të caktuar me shërbime policore. E-ja e cenuar e performancës së PSH në drejtim të sigurisë rrugore është efektiviteti.

1.1. Rekomandimi:

DPPSH të nxisë dhe forcojë bashkëpunimin me institucione si entet pronare të rrugëve, MIEdhe Këshillin Ndërministror për Sigurinë Rrugore, duke e konkretizuar me masa konkrete, me qëllim zvogëlimin e aksidenteve me pasojë vdekjen ose plagosjen, si dhe rritjen e sigurisë rrugore në vend, duke kërkuar rehabilitimin e infrastrukturës dhe sinjalistikës rrugore në ato pika me risk të lartë aksidentesh

Brenda muajit Qershor 2022

2. Gjetje nga auditimi:

DPPSH, **nuk** ka ndërmarrë masa që, në bashkëpunim me strukturat e tjera përkatëse që bashkëveprojnë për rritjen e sigurisë rrugore, të hartojnë një përllogaritje të kostos së aksidenteve rrugore, sipas modeleve e praktikave më të mira. Kjo përllogaritje ka qenë një tjetër objektiv i Strategjisë 2011-2020, pararojë e uljes së ndjeshme të rrezikut të plagosjes dhe vdekjes nga aksidentet rrugore.

2. Konkluzion:

Mungesa e programeve të zbatimit shumë planesh të cilat të përmbledhin, në zbatim të strategjisë, detyrat e institucioneve të përfshira dhe të shoqëroheshin me qëllime e objektiva të matshme e afate kohore të përcaktuara, ka qenë përgjegjëse për mungesën e bashkëpunimit me institucione t e tjera në shumë raste dhe rrjedhimisht në një numër të caktuar të mangësive të konstatuara.

2.1. Rekomandimi:

DPPSH, në bashkëpunim me entet pronare të rrugëve, MIE dhe Këshillin Ndërministror për Sigurinë Rrugore, të marrin masa për hartimin e një strategjie të re Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore, duke përcaktuar objektiva realiste dhe duke e shoqëruar me programe shumë-planeshe, plane veprimi dhe objektiva SMART.

-Gjithashtu DPPSH të kërkojë ngritjen e një grupi pune ndërinstitucional, me partnerë vendas dhe/ose të huaj, për përllogaritjen e kostove të aksidenteve sipas praktikave më të mira të Bankës Botërore.

Brenda muajit Qershor 2022

Për sa më sipër për projektraportin e ri-auditimit të performancës me temë ñGjobat për shkelje të Kodit Rrugor vendosur nga PSHò nga na e Drejtorisë së Përgjithshme të PSH është dërguar observacion me shkresën nr. 9446, datë 29.12.2021, protokolluar në KLSH me nr. 611/7, datë 29.12.2021.

Në këtë pjesë në observacion citohet se *"....Drejtoria e PRR sqaron së detyra e vendosur në strategjinë kombëtare të sigurisë rrugore është plotësuar dhe realizuar duke reduktuar aksidentet në 50% si dhe është ulur numri i viktimave nën shifren 250 të vdekur në vit nga aksidentet rrugore.*

-Në raport theksohet se: ñ*...PSH, në bashkëpunim me aktorë të tjerë si entet pronare të rrugëve, MIE dhe KNSRR, nuk kanë kryer asnjë rishikim të Strategjisë Kombëtare për Siguri Rrugore 2011-2020 ose të hartojnë një strategji të re për sigurinë rrugore. SKSRR është hartuar para 11 vitesh dhe deri më sot ka patur ndryshime demografike, ndryshime në numër mjetesh, në organikën e PSH, në infrastrukturë, etj, që e bëjnë të domosdoshme hartimin e një strategjie të re e të përditësuar në objektiva, shifra e plane veprimi...*ò *Në lidhje me këtë konstatim theksojmë se nuk ka qenë detyrë e Policisë Shtetit, specifikisht e shërbimit të PRR të ndryshojë strategjinë e miratuar me VKM.*

Për sa më sipër nga grupi i auditimit sqarohet se:

-në material është trajtuar dhe vlerësuar me tabelë të vecantë ecuria e aksidenteve rrugore;

- është konstatuar se strategjia duhet të përmirësohet ose të hartohet re sepse përveç kushteve të reja të zhvillimit edhe koha e saj ka mbaruar dhe policia duhet të jetë pjesë na hartimin e saj sepse ka një kontribut të rëndësishëm në kontrollin e zbatimit të ligjit për arritjen e objektivave;

5. PËRMBLEDHJA

Auditimi me temë ñGjobat për shkelje të Kodit Rrugor vendosur nga PSHò lidhet me një nga përmasat më të rëndësishme të jetës së njeriut që është ajo e sigurisë. Masat për kundërvajtjet rrugore kanë si qëllim kryesor ruajtjen e sigurisë dhe jetës së individit, parandalimin e aksidenteve me pasoja si plagosja apo vdekja. Në këtë prizëm u pa dhe ky auditim, si rojtar i fondeve publike të shpenzuara pikërisht për qarkullimin rrugor dhe ndëshkimin e kundërvajtësve administrativë që rrezikojnë jetët e tyre dhe të tjerëve në rrugë. Një shpenzim më efektiv, efiçient dhe ekonomik i tyre nënkupton siguri më të madhe dhe jetë më të gjatë të qytetarëve shqiptarë.

Subjektet që grupi audites ka përfshirë në këtë auditim janë DPPSH, institucion varësie i MB, si dhe Drejtoritë Vendore të PSHT, F, V, Sh, K dhe E.

Ky auditim pati si objektiv matjen e performancës së Drejtorisë së Përgjithshme të PSH, me fokus në gjobat e vendosura për shkelje të Kodit Rrugor. Grupi i auditimit vlerësoi:

1. Efektivitetin e DPPSH-së dhe Drejtorive Vendore të Policisë nga rritja e sigurisë rrugore dhe parandalimi i aksidenteve nëpërmjet vendosjes së gjobave për shkelje të Kodit Rrugor, për periudhën 2017-2020;
2. Efiçiensën e proceseve të hartimit, evidentimit, të afateve të njoftimit, shqyrtimit dhe të ankimimit të ñprocesverbaleve të konstatimit të shkeljeveò, si dhe të ndjekjes së vjeljes së gjobave.

Pas shqyrtimit të dokumentacionit, fokusimit të problemit, përcaktimit të objektivit në fazën studimore, intervistave dhe pyetësorëve me përfaqësuesit e subjektit, si dhe analizimit dhe testimit të evidencave përgjatë fazës analitike, grupi i auditimit arriti në këtë mesazh:

PSH, pavarësisht punës së mirë në uljen e numrit të përgjithshëm të aksidenteve, nuk ka qenë tërësisht efektive kah rritja e sigurisë rrugore dhe parandalimi i aksidenteve me pasojë vdekjen. Shkak për aksidentet rrugore, ndër të tjera, ka qenë edhe mungesa e radarëve matës të shpejtësisë dhe pajisjeve teknologjike të avancuara, mungesa e pjesëmarrjes në mënyrë proaktive së bashku me partnerët e tjerë në përpjekjet e përbashkëta për të zgjidhur problemet e sigurisë rrugore, organizimi rutinor i shërbimeve policore, si dhe fokusimi më shumë në gjobat "për ndalim/qëndrim të gabuar" se sa në ato për "tejkalim shpejtësie". PSH ka patur, gjithashtu, mungesë efiçiense në evidentimin e kundërvajtjeve rrugore dhe administrimin e gjobave. Radhët e gjata të krijuara para komisioneve të vendosjes së gjobave (OASH) kanë krijuar shpeshherë amulli tek qytetarët (sidomos ato kryeqytetas), procesverbalet e gjobave kanë shpesh gabime dhe pasaktësi në plotësim dhe Policia ka shpenzuar pa efiçiensë vlerën prej 9.8 milionë lekë për shpenzime gjyqësore e përmbarimore në çështjet e humbura me qytetarët si pasojë e ankimimit të gjobave.

- Mungesat organike në stafin e Policisë kanë shkaktuar vështirësi në planifikimin mujor të monitorimeve, duke bërë që të vijohet me planifikime javore apo ditore. Duke pasur një numër të vogël agjentësh verifikues për një qark (i cili përfshin shtrirje shumë të madhe territoriale) dhe mjete tejet të amortizuara në përdorim, bëhet shumë e vështirë përgjigja e kërkesave për rritjen e sigurisë rrugore. Trajnimet e stafit për Policinë Rrugore vazhdojnë të jenë të pamjaftueshme për kryerjen e shërbimeve dhe evidentimin e shkeljeve. Organizimi rutinor i shërbimeve nuk u përgjigjet gjithmonë në kohë nevojave dhe ngarkesave të trafikut rrugor. Numri i mjeteve dhe lëvizja e tyre është rritur shumë, çka bën që kapacitetet e punonjësve të PRR të jenë të pamjaftueshme për përballimin e situatave në terren dhe të cenojnë funksionin e PRR Për këto çështje KLSH ka rekomanduar që PSH të marrë të gjitha masat e nevojshme për plotësimin e organikës me 139 punonjës të tjerë për mbulimin e nevojave të shërbimeve dhe menaxhimin e trafikut rrugor, tõ japë prioritet të lartë zhvillimit të trajnimeve për stafin e PRR për të siguruar njohjen nga të gjithë efektivët të bazës ligjore të nevojshme në drejtim të rritjes së treguesve e rezultateve, si dhe të ngritjes së nivelit

profesional të shërbimeve të qarkullimit rrugor, si dhe DPRR të marrë masat përkatëse që për patrullimin rrugor të studiohen dhe organizohen shërbimet sipas dinamikës reale të trafikut rrugor dhe jo thjesht rutinë, duke shtuar numrin e patrullimit dhe të agjentëve verifikues për akset më problematike.

- Mungesa apo pamjaftueshmëria e mjeteve teknike si ajo e aparateve për matjen e shpejtësisë, kamerave trupore, etilometrave, drogë-testues dhe ajo e mjeteve automobilistike si dhe mungesa e konsiderimit të faktorëve që lidhen me sigurinë rrugore gjatë planifikimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve ka cenuar efektivitetin dhe efiçiencën e PSHnë monitorimin e akseve rrugore, parandalimin e aksidenteve dhe konstatimin e rregullt të kundërvajtjeve rrugore.

Pajisja e punonjësve me kamera dhe radar ose zëvendësimi i tyre me kamera fikse dhe radarë automatikë në pjesë të qytetit do të siguronte pamjet filmike për një konstatim dhe administrim të rregullt të kundërvajtjeve rrugore dhe do të bënin të mundur që shërbimi ndaj qytetarit të ishte i lartë dhe efiçient dhe KLSH ka rekomanduar që PSH të ri kërkojë bashkëpunim me entet pronare të rrugës deri në arritjen e objektivave të saj në drejtim të përmirësimit të sistemit të sinjalizimit rrugor ekzistues dhe sistemeve të përkohshme të sinjalizimit, si dhe orientimit të disiplinimit të lëvizjes së përdoruesve të rrugës gjatë kohës që kryhen punime në rrugë.

- Pajisja e gjithë trupës së PRR me tableta elektronike dhe përmirësimi i sistemit ñE-gjobaò me shtimin e të dhënave dhe opsioneve në kuadër të përmirësimit të punës duhet të jetë ndër prioritetet e PSH për arritjen e menaxhimit të sistemit të gjobave me efektivitet dhe efiçensë. Digjitalizimi i sistemit të gjobave dhe përdorimi i tabletave elektronikë ndikojnë ndjeshëm në cilësinë dhe shpejtësinë e shërbimit të ofruar për qytetarët dhe njëkohësisht optimizojnë dhe përdorimin e burimeve njerëzore nga policia. Mos azhornimi i sistemit E-Gjoba sjell problematika në menaxhimin e të gjithë sistemit, që nga momenti i vendosjes së gjobës e deri në vjeljen e saj. Po ashtu mbart dy risqe kryesore të cilat janë humbja e shërbimit dhe humbja e të dhënave ditore. Për këto KLSH ka rekomanduar që PSH, në bashkëpunim me Ministrinë e Brendshme dhe në kuadër të përmirësimit të sistemit të kontrollit rrugor, tô japë prioritet investimeve në shtimin e tabletave elektronike duke mundësuar mbulim më të gjerë të forcave policore me to si dhe azhornimit e përmirësimit të sistemit elektronik ñE-Gjobaò, me qëllim automatizimin dhe perfeksionimin e konstatimit të kundërvajtjeve rrugore, vendosjes së gjobave dhe vjeljes së tyre.

- Moszbatimi i pikës 3 të nenit 203 të Kodit Rrugor është kthyer në një fenomen të mbartur në vite, mbi të cilin operon si PSH, ashtu edhe MFE. E-të e cenuara janë efektiviteti dhe efiçiensa në administrimin e gjobave (60% e vlerës së gjobave e cila nuk është derdhur asnjëherë në buxhetin e Policisë). Vlera e konsiderueshme prej 993,924,499 lekë e gjobave të pa arkëtuara dhe parashkruara nga PSH dhe të parashkruara ka sjellë efekte negative për buxhetin e shtetit dhe mungesë efektiviteti dhe efiçiense në veprimtarinë e Policisë si konstatuese e kundërvajtjeve administrative dhe administruese e gjobave. Për këto KLSH ka rekomanduar që PSH të marrë masa tô drejtohet zyrtarisht Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë për zgjidhjen e këtij ngërçi përmes hartimit të akteve nënligjore të nevojshme, (duke rikthyer dhe për miratim Projekt VKM-në e hartuar që në vitin 2018) për të mundësuar zbatimin e pikës së mësipërme dhe kalimin e 60% të të ardhurave nga gjobat, organit që ka verifikuar shkeljen, brenda 2 muajsh nga marrja e këtij raporti dhe në rast se, nga ana e MFE, brenda këtyre dy muajve nuk ka kthim përgjigje apo marrje masash, PSh të kërkoj rishikim të pikës nr. 3 të nenit 203 të Kodit Rrugor të ndryshuar, duke kryer ndryshimet e nevojshme ligjore me qëllim kthimin në ligjshmëri të çështjes së të ardhurave nga gjobat. KLSH ka rekomanduar gjithashtu që Drejtori i Përgjithshëm i PSH të shqyrtojë vlerën prej 993,924,499 lekë, e cila ka të bëjë me gjobat e pa arkëtuara (2020) dhe parashkruara (2017-2020), si dhe të evidentojë përgjegjësitë e të merren vendimet përkatëse për arsye se kjo vlerë përbën efekt financiar negativ dhe të ardhura të munguara për buxhetin e shtetit.

- Radhët e krijuara para komisioneve të vendosjes së gjobave (OASH) janë jo komode dhe shqetësuese për qytetarët (sidomos kur flasim për T n) duke rezultuar në kaos në oraret e paraqitjes pranë komisionit. Për këtë KLSH ka rekomanduar që PSH, në bashkëpunim me institucionet përkatëse si MB apo Agjencia Kombëtare e Shoqërisë së Informacionit, të zhvillojë dhe implementojë një sistem informatikë inovativ për skedulimin e saktë të paraqitjes së qytetarëve pranë Organit Administrativ Shtetëror dhe trajtimin e masave administrative dhe korrespondencës me OASH edhe në mënyrë elektronike, me qëllim informatizimin e procesit të pagesës së gjobës dhe shmangien e radhëve të gjata nëpër komisione.
- Shkeljet e kryera në plotësimin e procesverbaleve, pasaktësitë apo gabimet e agjentëve verifikues nga njëra anë tregojnë për problematikat që ka ende vendosja e gjobave në vendin tonë, e nga ana tjetër, është shenjë e nevojës për automatizim dhe informatizim të të gjithë këtij procesi. Kjo do të shmangte problemet e të plotësuarit të fletës së gjobës me shkrim dore, duke përdorur tableta dhe një sistem të thjeshtë për të seleksionuar shkeljen, masën e gjobës apo datën e paraqitjes në Komision. Vlera prej 5,388,958 lekë përbën efekt financiar negativ për buxhetin e PSH e, për rrjedhojë, për buxhetin e shtetit. Këto janë fonde të përdorura pa efiçiensë nga PSH pasi gjobat apo masat e tjera administrative të vëna janë konsideruar si të paligjshme nga gjykatat. Joeficienca buron nga veprimtaria e agjentëve verifikues në vendosjen e gjobës dhe nga OASH-të, vendimet e të cilave janë ankimuar. KLSH ka rekomanduar që PSH të shqyrtojë vlerën prej *5,388,958 lekë*, e cila ka të bëjë me shkeljet e konstatuara nga gjykatat në vendosjen e gjobave, si dhe të evidentohen përgjegjësitë dhe të merren vendimet përkatëse për arsye se kjo vlerë *përbën efekt financiar negativ për buxhetin e shtetit dhe shpenzim pa efiçiensë nga ana e PSh.*

Pavarësisht thirrjeve të PSH, bashkëpunimi me entet pronare të rrugëve, MIE dhe KNSRR për të ndërmarrë iniciativa për përmirësime në infrastrukturën rrugore, nuk ka qenë i frytshëm. Është e domosdoshme që të gjithë pjesëmarrësit dhe aktorët që merren me sigurinë rrugore të bashkëpunojnë sipas detyrave dhe përgjegjësive dhe të krijojnë zgjidhje të përbashkëta. Sot, vendet me rrezikshmëri të lartë kanë modele aksidentesh më komplekse dhe nga studimi i rasteve propozohen masa konkrete për të përmirësuar elementët e rrugës, për vendosjen e një sistemi sinjalizimi për ndryshimin e normave të sjelljes së përdoruesve të rrugës ose për të mbajtur më shpesh nën kontroll një territor të caktuar me shërbime policore. Gjithashtu, mungesa e programeve të zbatimit shumë planesh të cilat të përmbledhin, në zbatim të strategjisë, detyrat e institucioneve të përfshira dhe të shoqëroheshin me qëllime e objektiva të matshme e afate kohore të përcaktuara, ka qenë përgjegjëse për mungesën e bashkëpunimit me institucione t e tjera në shumë raste dhe rrjedhimisht në një numër të caktuar të mangësive të konstatuara. Për këto çështje KLSH ka rekomanduar që PSH të vijojë me nxitjen e bashkëpunimeve më të frytshme e deri në konkretizim, me institucione si entet pronare të rrugëve, MIE dhe KNSRR me qëllim zvogëlimin e aksidenteve me pasojë vdekjen ose plagosjen dhe rritjen e sigurisë rrugore në vend, duke kërkuar rehabilitimin e infrastrukturës dhe sinjalistikës rrugore në ato pika me risk të lartë aksidentesh. PSH, në bashkëpunim me entet pronare të rrugëve, MIE dhe KNSRR, të rishikojnë Strategjinë Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020 ose të hartojnë një strategji të re (2020-2025) duke përcaktuar objektiva realiste dhe duke e shoqëruar me programe shumë planesh, plane veprimi dhe objektiva SMART, si dhe të kërkojë ngritjen e një grupi pune ndërinstitucional, me partnerë vendas dhe/ose të huaj, për përllogaritjen e kostove të aksidenteve.

Observacione për projektraportin:

Për projektraportin e ri-auditimit të performancës me temë ñGjobat për shkelje të Kodit Rrugor vendosur nga PSHò nga na e Drejtorisë së Përgjithshme të PSH është dërguar observacion me shkresën nr. 9446, datë 29.12.2021, protokolluar në KLSH me nr. 611/7, datë 29.12.2021., ku në fund të tij Drejtori i Përgjithshëm i PSH Drejtues Madhor G N është shprehur *"DPPSH konfirmon edhe njëherë që të gjithë gjetjet e raportit do të jenë objekt i analizave përkatëse nga*

ana e shërbimit të PRR për të bërë të mundur përmirësimet e nevojshme të punës në aspektet administrative dhe procedurale të aktiviteteve të saj.
Gjithashtu do të përsosen metodat dhe procedurat standarde të punës së shërbimit për të bërë të mundur një shërbim dinjitoz në përballje me publikun dhe me përdoruesit e rrugës dhe në shërbim të tyre për të patur sa më pak aksidente rrugore dhe një parandalim efikas".

Nga MB nuk është dërguar asnjë njoftim për këtë material çka nënkupton dhe miratimin në heshtje të tij e cilësuar kjo edhe në shkresën përcjellëse të projektraportit.

Grupi i punës pasi u konsultua me observacionin është i mendimit se ato janë kryesisht të karakterit sqarues nga DPPSH megjithatë ato janë trajtuar rast pas rasti në raport sipas pyetjeve.

KONTROLLI I LARTË I SHTETIT