UNIVERSITETI I PRISHTINES
"HASAN PRISHTINA"
UNIVERSITY OF PRISHTINA

Rr. Xhorxh Bush Ndërtesë e Rektoratit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 244 183 • E-mail: rektoratl@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

Nr. Prot.: 152
Date: 25/01/2023

RAPORTI I VLERËSIMIT PËR DORËSHKRIMIN E PUNIMIT TË DIPLOMËS SË MASTER-it

Fakulteti	**i Inxhinierisë Mekanike**
Departamenti/Programi	**Komunikacionit/Komunikacion rrugor**
Projektpropozimi	*Analiza e kohës së punës, pushimit të personelit që kryejnë transport rrugor ndërkombëtar përmes pajisjeve regjistruese të tahografit në funksion të organizimit të procesit teknologjik të transportit të udhëtarëve në një ndërrmarrje transportuese*
Kandidati	**Bastri Sallahu**
Mentori	**Prof.Ass.dr. Ramadan Duraku**
Aprovimi i projekt propozimit në Këshillin e fakultetit	Datë: 28/05/2021
	Vendimi me nr.: Vendimi 679/2-11, Datë: 28/05/2021

Vlerësimi i dorëshkrimit:

Në bazë të vendimit të Dekanit të Fakultetit, nr. 679/2-11 të datës: 28/05/2021 është formuar komisioni me këtë përbërje:

1. Prof.dr.sc. Arbnor Pajaziti, kryetar,
2. Prof.Ass.dr. Ramadan Duraku, mentor.
3. Prof.dr.sc.Naser Lajqi, anëtar.

për vlerësimin e punimit Master me titull ***"Analiza e kohës së punës, pushimit të personelit që kryejnë transport rrugor ndërkombëtar përmes pajisjeve regjistruese të tahografit në funksion të organizimit të procesit teknologjik të transportit të udhëtarëve në një ndërrmarrje transportuese"*** (*Analysis of working time, rest of personnel who perform international road transport through tachograph recording devices in function of the organization of the technological process of passenger transport in a transport operator*), të kandidatit Ing.dipl.Bastri Sallahu.

Pas kontrollimit të punimit të lartpërmendur Komisioni jep këtë:

RAPORT

Punimi me titull ***"Analiza e kohës së punës, pushimit të personelit që kryejnë transport rrugor ndërkombëtar përmes pajisjeve regjistruese të tahografit në funksion të organizimit të procesit teknologjik të transportit të udhëtarëve në një ndërrmarrje transportuese"*** (*Analysis of working time, rest of personnel who perform international road transport through tachograph recording devices in function of the organization of the technological process of passenger transport in a transport operator*), është hartuar në 8 kapituj dhe është ilustruar përmes 120 figurave, 2 grafikoneve dhe 10 tabelave.

Në kapitullin **e parë** si hyrje janë dhënë sqarimet lidhur me konceptin e tahografit dhe roli i tij në trafikun rrugor. Mandej është dhënë në pika të shkurtra historiati i përdorimit dhe arsyet e aplikimit të tahografit. Mandej është vazhduar me sqarimin lidhur me rregullativën që mbulon fushën e tahografit në nivelin nacional edhe atë ndërkombëtar, sidomos me kategoritë e automjeteve të transportit rrugor që kanë të obliguar instalimin e pajisjes s ëtahografit. Aplikimi i rregulloreve të reja metrologjike për tahografët, d.m.th. rregulla për kushtet metrologjike për pajisjet monitoruese për kontrollin e punës së shoferit dhe lëvizjen e automjeteve në trafikun rrugor dhe udhëzimet metrologjike për inspektimin e pajisjeve të monitorimit për kontrollin e punës së shoferit dhe lëvizjen e automjeteve në trafikun rrugor.

Në **kapitullin e dytë** janë dhënë njohurit lidhur me legjislacionin dhe obligimet lidhur me kohën e ngasjes dhe pushimit të personave në transportitn rrugor ndërkombëtar. Pastaj në mënyrë të detajuar është elaboruar mënyra e organizimit të punës dhe pushimit të punës së personelit (ekuipazheve) të automjeteve që punojnë në transportin rrugor kur ekuipazhi përbëhet nga dy ose më shumë shoferë për periudhën 24 orëshe, një javore, dyjavore dhe në interavlin prej 28 ditëve. Në fund janë dhënë edhe obligimet që kanë operatorët e transportit të licencuar lidhur me respektimin e kritereve dhe kufizimeve të përcaktuar sipas legjislacionit vendor dhe ndërkombëtar.

Në kapitullin **e tretë** është dhënë përshkrimi lidhur me ndarjen dhe klasifikimi i mjeteve transportuese që kanë të obliguar instalimin e pajisjes së tahograf-it dhe kufizuesve të shpejtësisë. Në fillim janë dhënë sqarimet e nevojshme për automjetet që e kanë për detyrim instalimin e apartit të kontrollit- tahografin, duke vazhduar pastaj me automjetet e transportit rrugor që janë të liruara nga ky detyrim. Poashtu janë dhënë sqarimet e nevojshme se cilat automjete kanë të obliguar instalimin e kufizuesit të shpejtësisë dhe cilat automjete janë të liruara.

Në kapitullin **e katër** është dhënë fillimisht funksioni i tahografit dhe aplikimi i tij. Mandej është dhënë ndarja dhe klasifikimi i tyre sipas kritereve te ndryshme, sipas: qëllimit, transmetimit të impulsit, formati i mediumit të regjistrimit, dhe kohëzgjatja e periudhave të regjistrimit. Janë dhënë sqarimet e nevojshme lidhur me incizimin e katër aktiviteteve që mund të evidentohen në tahografin analog,sikurse janë: koha efektive e drejtimit ("ngasja"), koha tjetër e funksionimit ("çekiç"), koha e disponueshmërisë ("kub"), pauzat gjatë ngasjes (vozitjes) dhe koha e pushimit ditor ("krevat"). Poashtu është dhënë edhe klasifikimi i tahografëve dixhital prej gjeneratës së parë e deri tek "smart" tahografët.

Në kapitullin e **pestë** është dhënë metodologjia e grumbullimit, përpunimit të dhënave të regjistruara përmes tahografit. Pastaj janë dhënë mënyrat e regjistrimit dhe evidentimit të shënimeve në fletëzat për tahografët analog dhe 'kartat" për tahogrfët dixhital. Poashtu janë dhënë elementet e plotësimit nga ane personelit të shënimeve në tahografin analog. Kurse për tahografin dixhital është dhënë mënyra e regjistrimit dhe evidentimit të shënimeve si dhe prezentimit para organeve të kontrollit. Këtu janë dhënë sqarime më të detajuara lidhur me kartat e ndryshme të tahografit dixhital, sikurse janë: karta e shoferit, karta e operatorit transportues, karta e puntorisë (servisit) dhe karta e organit mbykqyrës. Në mënyrë të përmbledhur në mënyrë tabelare është sqarimi lidhur me të drejtën e qasjes (akcesit) në të dhëna.

Në kapitullin **e gjashtë** është folur fillimishtë për transportin ndërkombëtar të udhëtarëve sipas legjislacionit vendor dhe ndërkombëtar. Pastaj është vazhduar me sqarimet e nevojshme lidhur me dokumentaconin e udhëtimit për ndërmarrjen transportuese që operon në linjën ndërkombëtare të udhëtarëve me autobus. Pra është dhënë një pasqyrë e dokumentacionit që është i nevojshëm për një ndërmarrje transportuese vendore për operim në transportin e rregullt ndërkombëtar të udhëtarëve. Dokumentacioni është i ndarë në tri kategori, sikurse janë: dokumentacioni për ndërrmarrjen transportuese, dokumentacioni për shoferin dhe dokumentacioni për automjetin. Për secilën prej këtyre kategorive janë dhënë sqarimet e nevojshme si dhe bazën ligjore të tyre.

Në kapitullin e **shtatë** është dhënë analiza dhe interpretimi i rezultateve të dhënave të regjistruara përmes tahografit në menaxhimin e personelit dhe autoparkut të një ndërmarrje transportuese. Fillimishtë janë dhënë shënimet lidhur me autoparkun, personelin dhe veprimtarinë e ndërrmarjes transportuese. Këtu janë sqaruar mënyrat dhe mundësitë e leximit të shenimeve nga fletëzat e tahografit analog dhe nga kartat e tahografit dixhital. Në këtë kapitull fokusi ka qenë i orientuar në analizimin e aktiviteteve të shoferëve që punojnë në linjën e rregullt ndërkombëtare mbi 500 km, respektivishtë aktivitetet që ka kry një shofer gjatë periudhës kohore 01.08.2021 deri 31.08.2020. Në bazë të të dhënave të mbledhura, janë formuar raporte në formë të dixitalizuar, të cilat pastaj janë ruajtur në kompjuter. Secili raport është analizuar në mënyrë të detajuar, sipas kohës së punës (ngasjes), ndërprerjeve (pauzave) dhe pushimeve jashtë automjetit. Mandej janë ndërtuar grafikonet dhe tabelat përmbledhëse përmes të cilave u bë e mundur kryerja e analizës dhe nxerrja e konkluzioneve lidhur me respektimin e kufizimeve të orarit të punës dhe pushimeve nga e këtij shoferi sipas kufizimeve ligjore vendore dhe marrveshjes AETR.

Në kapitullin **e tetë** janë dhënë përfundimet lidhur me pajisjet tahograf janë pajisje të përcaktuara me ligj që gjenden në çdo mjet transporti rrugor të mallrave dhe udhëtarëve me rolin kryesor të kontrollit të shoferit (drejtuesit) dhe rritjen e sigurisë rrugore. Poashtu është dhënë lidhja e drejtpërdrejtë midis sigurisë dhe aftësisë së shoferëve (drejtuesve) të mjeteve për të kryer në mënyrë efikase dhe të sigurt aktivitete të caktuara (ngasje) ku i inkurajoi ligjvënësit, operatorët transportues dhe punonjësit e tyre të kufizojnë kohëzgjatjen maksimale të lejuar të ngasjes pa ndalur dhe pa bërë pushime, duke rregulluar gjithashtu periudhat e detyrueshme ditore dhe javore të pushimit. si pushime të detyrueshme për drejtuesit e mjeteve, të gjitha me qëllim të përmirësimit të sigurisë në trafikun rrugor, si dhe parandalimin e shtrembërimit të konkurrencës në treg. Në fund janë dhënë dobësit e përdorimit të tahografit analog dhe përparësitë nëse operatori transportues fillon me implementimin e tahografit dixhital në të ardhmen.

PËRFUNDIM

Në bazë të shqyrtimit të punimit Master, Komisioni për vlerësim konsideron se punimi është hartuar në nivel të duhur, i shtjelluar përmes figurave dhe tabelave.

Prandaj, Komisioni për vlerësimin e punimit Master, të kandidatit Ing.dipl.Bastri Sallahu, me titull ***"Analiza e kohës së punës, pushimit të personelit që kryejnë transport rrugor ndërkombëtar përmes pajisjeve regjistruese të tahografit në funksion të organizimit të procesit teknologjik të transportit të udhëtarëve në një ndërrmarrje transportuese"*** *(Analysis of working*

time, rest of personnel who perform international road transport through tachograph recording devices in function of the organization of the technological process of passenger transport in a transport operator), mendon se i plotëson ë gjitha kriteret për punim Master, prandaj i propozon Këshillit të Fakultetit të Inxhinierisë Mekanike në Prishtinë, që ta aprovoj si punim për Master dhe ta jep në diskutim publik.

Prishtinë, 24.01.2023 .

Komisioni:

1. _____
(Prof.dr.sc. Arbnor Pajaziti, kryetar)

2. _____
(Prof.Ass.dr.Ramadan Duraku, mentor)

3. _____
(Prof.dr.sc.Naser Lajqi,anëtar)

UNIVERSITETI I PRISHTINËS "HASAN PRISHTINA"

FAKULTETI I INXHINERISË MEKANIKE

DEPARTAMENTI I KOMUNIKACIONIT

PUNIMI I DIPLOMËS MASTER

Lënda: Teknologjia e transportit te udhëtarëve në trafikun rrugor

Tema: ***Analiza e kohës së punës, pushimit të personelit që kryejnë transport rrugor ndërkombëtar përmes pajisjeve regjistruese të tahografit në funksion të organizimit të procesit teknologjik të transportit të udhëtarëve në një ndërmarrje transportuese***

Mentori:
Prof.Ass.Dr. Ramadan Duraku

Kandidati:
Bastri Sallahu

Prishtinë, 2023

PËRMBAJTJA

FALËNDERIMI (opsional) 6

LISTA E FIGURAVE..... 7

LISTA E TABELAVE..... 8

1. HYRJE 9

1.1.Tahografi dhe roli i tij në trafikun rrugor 9

1. NJOHURIT LIDHUR ME LEGJISLACIONIN DHE OBLIGIMET LIDHUR ME KOHËN E NGASJES DHE PUSHIMIT TË PERSONAVE NË TRANSPORTITN RRUGOR NDËRKOMBËTAR.....13

2.1 Rregullore mbi tahografët dhe kufizimet e shpejtësisë nga aspekti i teknikëve në punim për tahografët.....13

2.2 Orët e punës së personelit që i drejtojnë mjetet transportuese në kuadër të operatorit transportues 15

2.2.1. Legjislacioni dhe orari i punës së personelit (ekuipazheve) të automjeteve.....**Error! Bookmark not defined.**

2.2.2. Menaxhimi i kohës së punës së ekuipazhit .....**Error! Bookmark not defined.**

2.2.3. Detyrimet e operatorëve transportues 24

3. NDARJA DHE KLASIFIKIMI I AUTOMJETEVE QË E KANË TË OBLIGUAR INSTALIMIN E PAJISJES SË TAHOGRAF-it 25

3.1. Automjetet 25

3.1.1. Automjetet që e kanë për detyrim instalimin e aparatit të kontrollit-tahografin 25

3.1.2. Përjashtimet nga detyrimi që e kanë për detyrim instalimin e aparatit të kontrollit-tahografin 26

3.1.3. Automjetet që e kanë për detyrim të kenë të instaluar kufizuesin e shpejtësisë 28

3.1.4. Përjashtimet nga detyrimi për instalimin e kufizuesit të shpejtësisë 30

4. FUNKSIONI I TAHOGRAFIT DHE APLIKIMI 32

4.1. Tahografi .....**Error! Bookmark not defined.**

4.2. Aspektet e funksionimit të tahografit 33

4.3. Ndarja dhe klasifikimi i tahografëve 36

4.4. Regjistrimet e evidentuara nga tahografi 41

4.5. Detyrat e aplikimit të tahografit në trafikun rrugor 46

5. GRUMBULLIMI, PËRPUNIMI I TË DHËNAVE TË REGJISTRUARA PËRMES TAHOGRAFIT .....**Error! Bookmark not defined.**

5.1. Tahografi analog .....**Error! Bookmark not defined.**

5.2. Tahografi dixhital 51

5.3. Të drejtat e qasjes (akcesit) në të dhëna 64

5.4. Mbikqyrja e respektimit të ligjit për orarin e punës së shofereve dhe puntorëve mobil në kuader të operatorit transportues 66

6. DOKUMENTACIONI I UDHËTIMIT PËR NDERRMARRJEN TRANSPORTUESE QË OPERON NË LINJËN NDËRKOMBËTARE TË UDHËTAREVE ME AUTOBUS 68

6.1. Hyrje 68

6.2. Dokumentacioni për ndërmarrjen transportuese 70

6.3. Dokumentacioni për automjetin 84

6.2. Dokumentacioni për shoferin 97

7. ANALIZA DHE INTERPRETIMI I REZULTATEVE TË DHËNAVE TË REGJISTRUARA PËRMES TAHOGRAFIT NË MENAXHIMIN E PERSONELIT DHE AUTOPARKUT TË NJË NDËRMARRJE TRANSPORTUESE 98

7.1. Procedura e leximit të veprimtarive të punës nga fletët e regjistrimit.....101

7.2. Procedura e leximit të aktiviteteve të punës nga kartat dixhitale.....102

7.3. Analiza e të dhënave të lexuara dhe monitorimi i performancës së shoferit.....105

7.4. Përmbledhja e aktiviteteve të shoferit për muajin Gusht 2021.....138

7.5. Analiza e aktiviteteve të shoferit të relizaura përgjatë muajit Gusht 2021.....138

8. PËRFUNDIMI 142

LITERATURA 145

FALËNDERIMI

Dua të falënderoj së pari ZOTIN që më dha shëndetin dhe vullnetin për të punuar, gjithashtu dua të falënderoj dhe familjen time për përkrahjen e vazhdueshme dhe gjithashtu shoqërinë time.

Poashtu një falënderim i veçantë për mentorin e punimit të diplomës Prof. Ass.dr. Ramadan Duraku, për përkrahjen e vazhdueshme lidhur me finalizimin e punimit të diplomës.

Gjithashtu dua të falënderoj dhe anëtarët e komisionit Prof.Dr.Arbnor Pajziti -kryetar dhe Prof.dr.Naser Lajqi- antarë për këshillat dhe sugjerimet që ky punim i diplomës të marr përmbajtjen e merituar.

LISTA E FIGURAVE

Fig.1.1Forma e një shënimi të tahgrafi të zakonshem 11
Fig.2.1 Kombinimet e lejuara të kohës së vozitjes dhe pauzes.....20
Fig 2.2 Koha e realizimit të pushimit ditor të shoferit në periudhën 24 orëshe.....22
Fig 2.3 Realizimi i pushimit ditor të ekuipazhit me dy shoferë në periudhën 30 orëshe.....22
Fig 2.4 Pushimet javore.....23
Fig.3.1 Komplete automjetesh me rimorkio (llojet M1+O dhe N1+O) MML e të cilave kalon 3,5 t, dhe në të cilat është instaluar një tahograf dhe janë përfshirë në zonën e aplikimit të LTRr.... 26
Fig.3.2 Autobus i specializuar (makinë transfuzioni) dhe një grup automjetesh që përdoren për qëllime mjekësore dhe që janë jashtë objektit të marrëveshjes AETR dhe LTRr 28
Fig 3.3 Mjetet e përdorura për kërkime shkencore në rrugë.....31
Fig.4.1 Tahografi analog i tipit 1324 32
Fig. 4.2 Pjesë dhe funksione dixhitale të tahografit.....33
Fig. 4.3 Ndarja dhe klasifikimi i tahografit..... 36
Fig. 4.4. Tahografët standard EC 1311/1314.....38
Fig. 4.5. Tahografi automatik EC 1319/1324.....38
Fig. 4.6. Prodhuesit dhe etiketat e versioneve të gjeneratës së parë.....39
Fig. 4.7. Tahografi dixhital.....39
Fig 4.7 Fletë tahografi para dhe mbrapa 41
Fig. 4.8. Regjistroni dhe futni manualisht në fletën e tahografit.....42
Fig 4.9. Regjistrimi i shpejtësisë në fletën e tahografit.....43
Fig. 4.10. Regjistrimi i aktiviteteve të ekuipazhit-shoferit.....43
Fig 4.11. Distanca e përshkuar.....44
Fig 4.12. Shfaqja e numrit të rrotullimeve të motorit në pjesën e pasme të flëtës.....44
Fig 5.1 Tahografi analog VDO 1324.....48
Fig 5.2 Të dhënat e regjistruara në pjesën e përparme të fletës së regjistrimit të tahografit analog.....49
Fig 5.3. Të dhënat e regjistruara në pjesën e pasme të fletës së regjistrimit të tahografit analog.....51
Fig 5.4. Fletët e regjistrimit të tahografit analog për ekuipazhe me dy shoferë Tahografi analog VDO 1324.....52
Fig 5.5 Tahografi dixhital.....55
Fig 5.6 Shembull i printimit nga tahografi dixhital.....58
Fig 5.7 Shtypja e shpejtësisë së automjetit nga tahografi dixhital.....59
Fig 5.8 Matrica raster në pjesën e pasme të shiritit të printimit të tahografit dixhital.....59
Fig 5.9 Pjesa e përparme dhe e pasme e kartës së shoferit.....61
Fig.5.10 Pjesa e përparme dhe e pasme e kartës së transportuesit.....62
Fig 5.11 Para dhe mbrapa kartës së punëtorisë.....63
Fig 5.12 Pjesa e përparme dhe e pasme e kartës së kontrollit.....64
Fig 6.1. Zyret e ndërmarrjes transportuese 'Eurolines" sh.p.k në Kosovë dhe Gjermani.....68
Fig 6.2. Certifikata e regjistrimit të biznesit për kompaninë transportuese "ERLINES"sh.p.k...71
Fig 6.3 Numri Unik Identifikues i Biznesit (Faqja 3 nga 8).....72
Fig 6.4 Numri Unik Identifikues i Biznesit (Faqja 4 nga 8).....72
Fig 6.5 Numri Unik Identifikues i Biznesit (Faqja 5 nga 8).....73
Fig 6.6 Numri Unik Identifikues i Biznesit (Faqja 6 nga 8).....73
Fig 6.7 Numri Unik Identifikues i Biznesit (Faqja 7 nga 8).....73

Fig 6.8 Numri Unik Identifikues i Biznesit (Faqja 8 nga 8).....73
Fig 6.9 FletëUrdhëresë e rrugës për autobusin e kompanisë transportuese ERLines-sh.p.k, faqja ballore.....74
Fig 6.10 FletëUrdhëresë e rrugës për autobusin e kompanisë transportuese ERLines-sh.p.k, faqja e pasme.....74
Fig 6.11 Shembull i një rendi të udhëtimit në gjuhën shqipe 75
Fig 6.11 Shembull i një rendi të udhëtimit në gjuhën gjermane 75
Fig 6.13. Çmimorja e udhëtimit për vendstnacione të ndryshme në Gjermani e operatorit ER-Lines SH.P.K për linjën ndërkomëtare Prizren (RKS)- Frakfurt am Main (D).....76
Fig 6.14. Itinerari nga Suhareka (Kosovë) në Frankfurt (Gjermani) i paraqitur me hartë.....76
Fig 6.15 Kontrata e bashkëpunimit për linjën Suhareka (Kosovë) në Frankfurt am Main (Gjermani).....78
Fig 6.16 Plani i udhëtimit të shoferëve në linjën Suharekë-Frankfurt e operatorit ER-Lines SH.P.K. (Faqja 1 nga 2).....79
Fig 6.17 Plani i udhëtimit të shoferëve në linjën Suharekë-Frankfurt e operatorit ER-Lines SH.P.K. (Faqja 2 nga 2).....80
Fig 6.18 Licenca "A" për ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor ndërkombëtar të lirë të udhëtarëve me autobus.....81
Fig 6.19. Licenca "B" për ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor ndërkombëtar të lirë dhe të rregullt të udhëtarëve me autobus.....81
Fig 6.20. Licenca "C" për ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor vendor të lirë dhe të rregullt të udhëtarëve me autobus.....81
Fig 6.21. Licenca "D" për ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor vendor dhe ndërkombëtar të lirë dhe të rregullt të udhëtarëve me autobus.....81
Fig 6.22 Certifikata e kompetencës (aftësisë) profesionale (CPC) për menaxherin e kompanise.82
Fig 6.23. Leja për transport të rregullt të udhëtarëve në transportin rrugor jashtë Kosovës.....82
Fig 6.24 Shembull i një bilete elektronike në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve me autobus.....83
Fig 6.25 Njëra faqe e një libreze qarkullimi në Kosovë.....84
Fig 6.26 Një policë sigurimi në Kosovë e kompanisë së sigurimeve "ELSIG"..... 85
Fig 6.27 Një autobus që i bëhet kontrollimi teknik i tij.....86
Fig 6.28 Certifikata e autobusit për operatorin "Erlines" SH.P.K..... 86
Fig 6.29 Certifikata e verifikimit/testimit të tahografit analog.....88
Fig 6.30 Ngjitëse e integruar për tahografin analog.....89
Fig 6.31 Patentë shoferi i Kosovës lëshuar për shoferin e angazhuar në linjë.....91
Fig 6.32 CPC certifikata për shofer të transportit ndërkombëtar të udhëtarëve.....91
Fig 6.33 Letërnjoftimi i Kosovës.....92
Fig 6.34 Pasaporta e Kosovës.....92
Fig 6.35 Certifikata e mjekut për shofer profesionist.....94
Fig 6.36 Vendosja e disqeve të Tahografi analog në autobus.....95
Fig 6.37 Fletëza e tahografit analog.....95
Fig 6.38 Certifikata e aktiviteteve të shoferit të lëshuara nga operatori transportues.....97
Fig 7.1 Autpoarku dhe personeli i kompanisë transportuese 'ERLINES" sh.p.k.....98
Fig 7.2 Autobus dykatësh i kompanisë "ERLINES"-Sh.p.k.....99

Fig 7.3. Shembull i regjistrimit të aktiviteteve të shoferit.....100
Fig 7.4 Lexues i fletëve të regjistrimit VDO.....102
Fig 7.5 Forma e dixhitalizuar e fletës së regjistrimit.....103
Fig7.6 Regjistrimi standard i aktiviteteve të punës në fletën e regjistrimit.....104
Fig 7.7 Lexuesi i kartës së shoferit dhe transferimi i të dhënave në serverin TIS-Web.....105
Fig 7.8. Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 01.08.2021 nga ora 07:00 deri më 04.08.2021 në ora 08:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"-sh.p.k.....106
Fig 7.9 Dëshmia e realizimit të ndonjë aktiviteti tjetër përveç aktivitetit të ngasjes për datën 04.08.2021 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"-sh.pk.....107
Fig 7.10 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 04.08.2021 nga ora 13:00 deri në orën 24:00 për shoferin nga ana e operatorit.....108
Fig 7.11. Dëshmia e hotelit për pushimin e shoferit nga aktiviteti i ngasjes për këtë dite.....109
Fig 7.12 Regjistrimi standard i aktiviteteve të punës në fletën e regjistrimit.....110
Fig 7.13 Fleta e tahografit për datën 05.08.2021.....110
Fig 7.14 Turnet e ngasjes së shoferit.....111
Fig 7.15 Paraqitja grafike e tabelës 7.1.....111
Fig 7.16 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 01.08.2021 nga ora 07:00 deri më 08.04.2021 në ora 08:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"sh.p.k.....112
Fig 7.17 Fleta e tahografit për 07.08.2021 dhe 08.08.2021.....113
Fig 7.18 Turnet e ngasjes së shoferit.....114
Fig 7.19. Paraqitja grafike e tabelës 7.2.....114
Fig 7.20 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 08.08.2021 nga ora 03:40 deri më 14.08.2021 në ora 08:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"sh.p.k.....115
Fig 7.21 Dëshmia e realizimit të ndonjë aktiviteti tjetër përveç aktivitetit të ngasjes nga data 14.08.2021 deri më datën 21.08.2021 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES" -sh.p.k....116
Fig 7.22 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 21.08.2021 nga ora 21:00 deri më 22.08.2021 në ora 07:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"-sh.p.k.....117
Fig 7.23 Dëshmia e realizimit të ndonjë aktiviteti tjetër përveç aktivitetit të ngasjes me datën 22.08.2021 nga ora 07:00 deri në orën 12:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"sh.p.k.....118
Fig 7.24 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 22.08.2021 nga ora 12:00 deri më 23.08.2021 në ora 00:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"-sh.p.k.....119
Fig 7.25 Dëshmia e hotelit për pushimin e shoferit nga aktiviteti i ngasjes për këtë ditë.....120
Fig 7.26 Fleta e tahografit për datën 23.08.2021.....121
Fig 7.27 Turnet e ngasjes së shoferit.....122
Fig 7.28 Paraqitja grafike e tabelës 7.3.....123
Fig 7.29 Fleta e tahografit për datën 24.08.2021.....124
Fig 7.30 Fleta e tahografit për 25.08.2021 dhe 26.08.2021.....125
Fig 7.31 Turnet e ngasjes së shoferit.....126
Fig 7.32 Paraqitja grafike e tabelës 7.4.....127
Fig 7.33 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 26.08.2021 nga ora 03:45 deri më 28.08.2021 në ora 07:00 për shoferin nga ana e operatorit transportues.....128
Fig 7.34 Dëshmia e realizimit të ndonjë aktiviteti tjetër përveç aktivitetit të ngasjes me datën 28.08.2021 nga ora 07:00 deri në orën 12:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"-sh.p.k.....129

Fig 7.35 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 28.08.2021 nga ora 12:00 deri në orën 24:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES" sh.p.k.....130
Fig 7.36 Dëshmia e hotelit për pushimin e shoferit nga aktiviteti i ngasjes për këtë ditë.....131
Fig 7.37 Fleta e tahografit për 29.08.2021.....132
Fig 7.38 Turnet e ngasjes së shoferit.....133
Fig 7.39 Paraqitja grafike e tabelës 7.5.....133
Fig 7.40 Dëshmia e pushimit të shoferit për këtë ditë.....134
Fig 7.41 Fleta e tahografit për 30.08.2021 dhe 31.08.2021.....135
Fig 7.42 Turnet e ngasjes së shoferit.....136
Fig 7.43 Paraqitja grafike e tabelës 7.6.....137
Fig 44. Paraqitja grafike e tabelës 7.1, datë: 05.08.2021.....138
Fig 45. Paraqitja grafike e tabelës 7.2, datat: 07.08.2021 – 08.08.2021.....138
Fig 46. Paraqitja grafike e tabelës 7.3, datë: 23.08.2021.....138
Fig 47. Paraqitja grafike e tabelës 7.4, datat: 25.08.2021 – 26.08.2021.....138
Fig 48. Paraqitja grafike e tabelës 7.5, datë: 29.08.2021.....138
Fig 49. Paraqitja grafike e tabelës 7.6, datat: 30.08.2021 – 31.08.2021.....138
Grafiku 1. Orët e ngasjes së shoferit gjatë muajit Gusht të vitit 2021.....139
Grafiku 2. Shuma e orëve të ngasjes për turne të shoferit gjatë muajit Gusht të vitit 2021.....139

LISTA E TABELAVE

Tabela 3. 1. Datat e instalimit të detyrueshëm të kufizuesve të shpejtësisë sipas datës së regjistrimit të parë në përgjithësi (kudo në botë dhe jo vetëm në Republikën e Kosovës).....29
Tabela 3.2. Detyrimi për vendosjen e kufizuesve të shpejtësisë sipas datës së regjistrimit të parë në përgjithësi (në çdo shtet) dhe në Republikën e Kosovëës.....30
Tabela 5.1 E drejta e aksesit dhe llojet e të dhënave në varësi të kartës së futur.....65
Tabela 7.1 Leximi dhe përshkrimi i aktiviteteve nga fleta e tahografit për datën 05.08.2021....111
Tabela 7.2. Leximi dhe përshkrimi i aktiviteteve nga fleta e tahografit për datat 07.08.2021-08.08.2021.....114
Tabela 7.3. Leximi dhe përshkrimi i aktiviteteve nga fleta e tahografit për datën 23.08.2021...123
Tabela 7.4. Leximi dhe përshkrimi i aktiviteteve nga fleta e tahografit për datat 25.08.2021-26.08.2021.....127
Tabela 7.5. Leximi dhe përshkrimi i aktiviteteve nga fleta e tahografit për datën 29.08.2021...133
Tabela 7.6. Leximi dhe përshkrimi i aktiviteteve nga fleta e tahografit për datat 30.08.2021-31.08.2021.....137
Tabela 7.7. Shumat e orëve të ngasjes përgjatë muajit Gusht 2021.....140

Kapitulli

1

1.HYRJE

1.1 Tahografi dhe roli i tij në trafikun rrugor

1.1.1 Koncepti, fillimi dhe zhvillimi historik

Duke u nisur nga rrënja e fjalës tahograf, ajo përbëhet nga fjalët greke **"tachys"** që do të thotë *shpejtësi* dhe **"graf"** që do të thotë *shënim*, arrijmë në kuptimin bazë të termit tahograf: një pajisje që përveç matjes së shpejtësisë, edhe e regjistron atë në të njëjtën kohë.

Filloi të aplikohej në fund të shekullit të XIX-të dhe fillimit të shekullit të XX-të me kërkesë të pronarëve të kompanisë së birrës, të cilët donin të kontrollonin mënyrën e përdorimit të flotës së tyre. Duke pasur parasysh detyrën, një nga tahografët e parë që u përdor u quajt "WAS-WAR-WANN" i cili në përkthimin më të saktë do të thoshte "ÇFARË-ISHTE-KUR", kështu që tahografi dhe aplikimi i tij në trafik u promovua si rezultat i aspiratave të pronarëve të flotës sepse [1]:

- mund të posedojmë njohuri më të sakta mbi racionalitetin e përdorimit të automjeteve të flotës,
- arrihet organizim më i mirë lidhur me punën e automjeteve, dhe
- kemi përfitime ekonomike lidhur me përcjelljen e shpenzimeve.

Duke vëzhguar zhvillimin historik të kësaj pajisjeje, mund të thuhet se kërkesa themelore ka mbetur e njëjtë dhe ndryshimet janë në një masë të madhe, pasojë e zhvillimit teknologjik dhe mundësive që ofroi ai zhvillim.

Në këtë drejtim, tendencat më të theksuara të zhvillimit janë: parandalimi i abuzimit me shoferin dhe rritja e numrit të dhënave të regjistruara në kartën e tahografit. Sot, kompanitë e mëdha të transportit me ndihmën e kompjuterëve dhe sistemeve telematike GPS mund të dinë në çdo kohë pozicionin e automjeteve të tyre, si dhe të gjithë parametrat e tjerë të automjetit dhe shoferit. Me avancimet e fundit të teknologjisë është zgjeruar rrethi i përdoruesve, domethënë, përveç pronarit të automjetit, përdorues janë bërë edhe shoferët, shfrytëzuesit e shërbimeve të transportit, organet e kontrollit të trafikut etj.

1.2 Rregulloret lidhur me tahografin

Është vërejtur se përdorimi i saktë i tahografëve, përveç ndihmës së madhe për pronarët e bizneseve transportuese në kontrollin e funksionimit të automjeteve, mund të shërbejë gjithashtu si një mjet efektiv për të rritur nivelin e sigurisë në trafik. Këto pajisje janë bërë me montim të detyrueshëm për kategori të caktuara të automjeteve.

Rregullorja për dimensionet, masat e përgjithshme dhe ngarkesat boshtore të automjeteve dhe kushtet themelore që duhet të plotësojnë pajisjet në automjetet e trafikut rrugor përcakton që pajisjen tahograf duhet të kenë autobusët, kamionët me peshë maksimale të lejueshme (pesha e automjetit + kapaciteti i automjetit) mbi 5 tonë, automjete speciale dhe të punës të afta për të zhvilluar shpejtësi më të madhe se 30 [km/h] dhe trolejbusët.

Shumë shpesh, dispozita e kësaj rregulloreje është keqinterpretuar se autobusët për trafikun urban dhe urbano-periferik nuk duhet të kenë një tahograf, gjë që është e pasaktë, domethënë këto automjete gjithashtu duhet të pajisen me to.

Sipas Ligjit për Rregullat e Trafikut Rrugor nr. 05/L-088 (shkurtesa LRTRugor) [2], autobusi është një mjet motorik i destinuar për transportin e personave, të cilët përveç ulëses së shoferit, kanë më shumë se tetë ulëse. (Ky përkufizim ligjor jepet për arsye se disa automjete të prodhuara jashtë vendit, për shembull, me 10 ose më shumë ulëse nuk kanë tahografë të instaluar, por që të regjistrohen ose përdoren në vendin tonë, ato duhet patjetër ta instalojnë pajisjen e tahografit).

Rregullorja përcakton që tahografi duhet të tregojë dhe regjistrojë shpejtësinë e lëvizjes, kohën e udhëtimit dhe distancën e përshkuar nga automjeti përgjatë gjithë rrugës, të cilat janë funksionet minimale që duhet të ketë. Tahografët që kanë vetëm funksione minimale, d.m.th. nuk

mund të regjistrojnë aktivitete të tjera profesionale të shoferëve, përveç vozitjes, në praktikë quhen "të zakonshëm" (ato janë më të shumtë në automjetet tona) dhe mund të jenë njëditore dhe shtatë ditore (kështu që ata mund të regjistrojnë të dhënat për një dhe shtatë ditë në fletëzën “disk-diagramin” që vendoset në to). Mundësia për të regjistruar aktivitete të tjera profesionale të shoferëve që nuk i përkasin menaxhimit, kanë të ashtuquajturin tahografët "EURO", të cilët janë të detyrueshëm për automjete të caktuara në vendet e Bashkimit Evropian dhe mund të përdoren vetëm për një ditë.

Duke pasur parasysh këtë mungesë të tahografëve "të zakonshëm", drejtuesi i automjetit që posedon këtë tahograf duhet të ketë me vete një libër kontrolli individual, në të cilin është i detyruar të regjistrojë aktivitetet e tij.

Formulari i këtij libri dhe udhëzimet për plotësimin e saj jepen në Rregulloren për kohëzgjatjen totale të kohës së ngasjes, pushimet e shoferëve dhe mënyrën e punës së personelit të angazhuar në automjet, në masën që ndikon në sigurinë e ngasjes.

Drejtuesi i një automjeti me një tahograf "EURO" nuk ka pse ta ketë këtë libër. Fakti që policia rrugore po kërkon këtë libër nuk është e zakonshme, gjë që nuk do të thotë se ata nuk do të insistojnë në të në periudhën tjetër, me qëllim të përshpejtimit të zëvendësimit të tahografëve "të zakonshëm". Sipas rregulloreve metrologjike (rregulloret që përcaktojnë zonën e matjes), një tahograf është një njehsor (një mjet për matjen e parametrave të caktuar) për të cilët është i detyrueshëm një inspektim periodik me një periudhë jo më të gjatë se një vit (Fig 1.1).

Fig 1.1 Forma e një shënimi të tahgrafi të zakonshëm

Pas inspektimit, vulat dhe plombat (vula vjetore) vendosen në tahograf në vendet e duhura, në të cilat dy shifrat e fundit të vitit në të cilat vula është e vlefshme skadojnë në anën e djathtë. Meqenëse vula vjetore nuk lidhet me datën kur është kryer inspektimi, por me fundin e vitit kalendarik në të cilin skadon periudha e vlefshmërisë, inspektimet praktikisht kryhen brenda një periudhe jo më të shkurtër se një vit.

Për kompaninë e transportit, është më e lirë të kryhet ky inspektim në fillim të vitit (për shembull, nëse inspektimi kryhet më 1 janar 2022, tahografi vuloset me një afishe me numrin 01, d.m.th e vlefshme deri më 31.12.2022). Viteve të fundit në vendin tonë janë miratuar rregullore të reja metrologjike për tahografët, d.m.th. rregulla për kushtet metrologjike për pajisjet monitoruese për kontrollin e punës së shoferit dhe lëvizjen e automjeteve në trafikun rrugor (shkurtesa MUS) dhe udhëzimet metrologjike për inspektimin e pajisjeve të monitorimit për kontrollin e punës së shoferit dhe lëvizjen e automjeteve në trafikun rrugor (shkurtesa MUP). Çfarë ka të re në këto rregullore?

MUS shtrin numrin minimal të funksioneve të tahografit dhe e përcakton atë si më poshtë:

"Për qëllimet e këtij Rregulli, një tahograf nënkupton një njehsorë që tregon dhe regjistron:

1) distanca e përshkuar nga automjeti;
2) shpejtësia e automjetit;
3) koha e ngasjes efektive;
4) lloje të tjera të aktiviteteve të punës të personelit të automjetit;
5) pushimin ditor;
6) hapja e shtëpizës, pra heqja e disk-diagramit “fletësëz” së tahografit.

Duke pasur parasysh këtë zgjerim të numrit të të dhënave, janë vendosur afate në të cilat tahografët me një numër minimal të funksioneve duhet të zëvendësohen me të rinj.

Risia e parashikuar nga rregulloret e reja është detyrimi që verifikimi i tahografit nuk mund të kryhet në mënyrë të pavarur nga automjeti (vetëm në tavolinë siç është bërë deri më tani), por, përveç verifikimit në një pajisje të palëvizshme në laborator, verifikimi (ekzaminimi) duhet të kryhet edhe pas instalimit në automjet.

Kontrolli periodik kryhet nga laboratorë të akredituar sipas sdandartit SK EN ISO/IEC 17020:2018 [3] dhe vetëm ata subjekte të autorizuara nga Agjensia e Metrologjisë mund të lëshojnë certifikata të vlefshme të verifikimit të kryer, pra të vendosin vulën plombuese në tahograf dhe në senzorin e shpejtësisë. Për shkak të mospërputhjes me dispozitat e rregulloreve të lartpërmendura, janë përcaktuar edhe dispozitat penale, përmes te cilave sanksionohen shkeljet.

Kapitulli

2

2.NJOHURIT LIDHUR ME LEGJISLACIONIN DHE OBLIGIMET LIDHUR ME KOHËN E NGASJES DHE PUSHIMIT TË PERSONAVE NË TRANSPORTITN RRUGOR NDËRKOMBËTAR

2.1 Rregullore mbi tahografët dhe kufizimet e shpejtësisë nga aspekti i teknikëve në punim për tahografët

Ky kapitull ofron një pasqyrë të shkurtuar, sqarimet dhe komentet mbi dispozitat e rregulloreve të tahografit analog. Aspekti i aplikimit të aparatit të kontrollit-pajisjes së tahografit në parim rregullohet me Ligjin për Transportin Rrugor LTRr Nr. 04/L-179 [4] (shkurtesa LTRr) dhe Marrëveshjen Europiane "Për Punën E Ekuipazheve Të Mjeteve Të Përfshira Në Transportin Ndërkombëtar Rrugor (AETR) (shkuretsa AETR) [5]. Për sa i përket tahografit, LTRr Nr.04/L-179 [4] ka marrë përsipër të gjitha detyrimet ndërkombëtare që rrjedhin nga fakti se Kosova ka qenë një nga shtetet palë në marrëveshjen AETR (si pjesë ligjore e RSF Jugosllavisë) që nga viti 1974.Marrëveshja AETR trajton tahografin si pajisje për regjistrimin e aktiviteteve të drejtuesve (si anëtarë të ekuipazhit të automjeteve) në transportin ndërkombëtar dhe të gjitha kërkesat dhe kushtet teknike të nevojshme që mundësojnë përdorimin e tyre të duhur dhe kryerjen e funksionit të kontrollit. Përveç kësaj, Republika e Kosovës është në proces të harmonizimit të rregulloreve të saj me legjislacionin e Bashkimit Evropian, ku Rregullorja (BE) Nr. 165/2014 e Parlamentit dhe Këshillit Evropian zbatohet në fushën e tahografit [6]. Rregulloret evropiane marrin përsipër kërkesat për gjeneratat dhe versionet e tahografëve dixhitalë (që më vonë iu bashkuan marrëveshjes AETR), por edhe për tahografët "smart" (të cilët nuk kanë hyrë ende në marrëveshjen AETR), gjë që lehtëson futjen e tyre në sistemin tonë ligjor [6]. Detyrimet në lidhje me përdorimin e tahografit si pajisje që instalohen në mjetet rrugore motorike janë të

përcaktuara në AETR [5]. Mirëpo, detyrimet në lidhje me mjetin në të cilin duhet të vendoset tahografi nuk janë në këtë ligj, por në rregulloren për ndarjen e mjeteve motorike dhe rimorkiove dhe kushtet teknike për automjetet në komunikacionin rrugor [7], që është akt nënligjor i Ligjit për Rregullat e Trafikut Rrugor nr. 05/L-088 (shkurtesa LRrTRr) [2]. Më shumë informata për automjetet dhe rregulloret në lidhje me to mund të gjenden LTRr Nr. Nr. 04/L-179[4], ku parashihen detyrimet për përdorimin e tahografit për drejtuesit dhe transportuesit (pronarët ose përdoruesit e automjeteve) kur kryejnë transport mallrash me automjete me peshë maksimale të lejuar që tejkalon 3,5 ton ose gjatë kryerjes së transportit autobusë pasagjerësh (mjete pasagjerësh me më shumë se 8 ulëse përveç ulëses së shoferit).

Për më tepër, ai përcakton se cilat mjete transporti janë të përjashtuara nga detyrimi për të përdorur tahografin. Të gjitha përjashtimet bazohen në marrëveshjen AETR dhe rregulloret evropiane. Poashtu sqarimet shtese jepen edhe përmes udhëzimit administrativ nga Agjensioni i Metrologjisë së Kosovës-Ministria e Industrisë, Ndërrmarrësisë dhe Tregtisë për mënyrën e përdorimit të tahografit ajo përcakton se çfarë përbën përdorimin e duhur të tahografit analog në automjete dhe përcakton afatet për kryerjen e kontrollit të tyre (dmth verifikimin e tyre) [7].

Për sa i përket tahografit, ligji LRrTRr [2] përcakton detyrimet në lidhje me homologimin (miratimin e tipit) të tahografit dhe përbërësve të tij (njësitë e automjeteve, transmetuesit e impulsit, sensorët e lëvizjes, fletët e tahografit dhe fletëzat e tahografit) dhe mënyrën e instalimit të tij në automjete. Së bashku me aktet nënligjore të saj, Udhëzimi Administrativ 12/2020 për trupat Inspektuese të tahografit [8] dhe marrveshja AETR lidhur me përdorimin e tahografit, përcaktojnë detyrimet në lidhje me instalimin, rregullimin dhe inspektimin e tahografit analog (që korrespondojnë me kërkesat e marrëveshjes AETR), dhe së fundmi për tahografët “smart”, dispozitat përkatëse janë marrë nga Rregullorja (BE) 165/2014 [6] dhe aktet në zbatim të saj, si dhe lloji dhe mënyra e regjistrimit të tyre (dmth çfarë dhe si regjistrojnë). Kërkesat që lidhen me konceptimin, ndërtimin, lidhjen e komponentëve, sigurinë (parandalimi i manipulimit dhe abuzimit), konfigurimi (rregullimi), si dhe mënyra e regjistrimit të të dhënave dhe bartësit e të dhënave nuk janë subjekt i trajtimit në këtë temë diplome. Në këtë kapitull do të përshkruajmë dhe ilustrojmë obligimet lidhur me orët e ngasjes dhe pushimit të personave që marrin pjesë në procesin e transportit rrugor ndërkombëtar qoftë të udhëtarëve apo mallrave, mandej detyrimet, përmbajtjen, procedurat dhe mënyrën e kryerjes së aktiviteteve të mësipërme të këtyre aktiviteteve si dhe të dhënat që i shoqërojnë ato.

2.2 Orët e punës së personelit që i drejtojnë mjetet transportuese në kuadër të operatorit transportues

Produktiviteti në shfrytëzimin e automjeteve dhe autoparkut (ang. flotës) është një nga faktorët bazë në rritjen e konkurrencës dhe përmirësimin e pozicionit në treg. Mund të përcaktohet në disa mënyra. Në përgjithësi, produktiviteti i punës (W) në shfrytëzimin e automjeteve dhe mjeteve lëvizëse mund të paraqitet si raport i performancës së arritur (prodhimit) të mjeteve të flotës dhe punës së investuar të punëtorëve, të ashtuquajturat "puna e gjallë efektive", siç paraqitet në ekuacionin [9].

$$W = \frac{\text{Performanca e arritur e flotës}}{\text{Puna e investuar e punëtorëve}}$$

Kur është fjala për ecurinë efektive të flotës, mund të paraqitet në disa mënyra, p.sh. Me sasinë e transportit, punën transportuese, kilometrat e kaluara, kohën e angazhuar, etj. Puna e investuar, d.m.th., puna e drejtpërdrejtë mund të shprehet si numri i punëtorëve të angazhuar ose koha e angazhuar e punëtorëve në orë.

Ekzistojnë një numër i madh faktorësh të ndryshëm që ndikojnë në nivelin e angazhimit e punonjësve (administrimi, mirëmbajtja, marketingu). Megjithatë, një nivel i konsiderueshëm i punës së drejtpërdrejtë i referohet personelit të kompanisë, d.m.th. ekuipazheve të automjeteve. Përveç faktorëve organizativë të kompanisë, angazhimi i punës së gjallë efektive ndikohet ndjeshëm nga rregulloret dhe kufizimet që lidhen me ngasjen e kohës së automjetit gjatë orëve të punës ditore dhe javore. Këto kufizime janë një faktor i rëndësishëm dhe një përpjekje për të rritur sigurinë e trafikut dhe duke zvogëluar rrezikun për shoferët dhe mjedisin. Për më tepër, kufizimet dhe karakteristikat e kërkesave dhe detyrave të transportit ndikojnë në mënyrën e zotërimit të automjeteve dhe formimit të ekuipazheve.

2.2.1 **Legjislacioni dhe orari i punës së personelit (ekuipazheve) të automjeteve**

Kufizimet në kohën e punës të shoferëve të mjeteve në transportin rrugor përcaktohen nga rregulloret kombëtare, rregulloret e Bashkimit Evropian (BE) dhe marrëveshja AETR.

Marrëveshja AETR zbatohet për të gjitha udhëtimet e ngarkesave (mallrave) dhe pasagjerëve në transportin rrugor ndërkombëtar në territorin e shteteve nënshkruese. Rregulloret në Republikën e Kosovës, si dhe rregulloret e BE-së, në një masë të madhe janë të harmonizuara me rregulloret e marrëveshjes AETR. Këto rregullore rregullojnë orarin e punës së ekuipazhit të

mjetit, pushimet dhe pauzat e drejtuesit të mjetit, kohën e drejtimit të mjetit, kushtet që duhet të plotësojë tahografi[5], përdorimin e tahografit, posedimin dhe përdorimin e kartave të tahografit dhe automjetet në të cilin duhet të vendoset tahografi.

Më tej, rregulloret rregullojnë lëshimin e kartave të tahografit, kushtet dhe mënyrën e funksionimit të punishteve që kanë të bëjnë me tahografin, dhënien e lejeve për këto punishte, si dhe regjistrimet dhe mbikëqyrjen zyrtare. Këto masa dhe rregullore zbatohen për të rritur sigurinë rrugore, si dhe sigurinë dhe shëndetin në punë të anëtarëve të ekuipazhit të automjeteve.

Anëtar i ekuipazhit të mjetit mund të jetë shofer, bashkë-drejtues, person që e shoqëron shoferin në rrugë, por ai nuk është njëkohësisht shofer, konduktor, si dhe praktikant, d.m.th. një person që duhet të aftësohet për punë të pavarur në profesion. Nëse ekuipazhi i mjetit ka të paktën dy drejtues të cilët mund ta drejtojnë mjetin, gjatë çdo periudhe drejtimi, ndërmjet dy pushimeve të njëpasnjëshme ditore ose ndërmjet pushimit ditor dhe javor, atëherë ai është një ekuipazh shumë anëtarësh [5].

Vendi i punës së një anëtari të ekuipazhit të mjetit është vendi ku kryhet veprimtaria kryesore e transportuesit që punësoi anëtarin e ekuipazhit të automjetit, ose vendndodhje të tjera të transportuesit, pavarësisht nëse ato janë në të njëjtin vend me vendndodhjen e transportuesit ku kryhet veprimtaria kryesore. Gjithashtu, vendi i punës së anëtarit të ekuipazhit të mjetit është mjeti në të cilin ndodhet anëtari i ekuipazhit kur është në detyrë, si dhe vende të tjera ku kryhen punët e lidhura me transportin e vazhdueshëm [5].

Koha e disponueshmërisë nuk konsiderohet kohë pune. Kjo kohë përfshin periudha kohore gjatë të cilave anëtari i ekuipazhit është gati të fillojë ose të vazhdojë drejtimin ose të kryejë detyra të tjera, por nuk është në vendin e tij të punës. Koha e disponueshmërisë përfshin pritjen në kufi, pritjen me kërkesë të organit të kontrollit, kohën kur një anëtar i ekuipazhit të mjetit shoqëron mjetin e transportuar me traget ose tren, si dhe kohën gjatë ndalimit të automjeteve. Në rastin e shumë antarëve të ekuipazhit, koha e disponueshmërisë është koha që shoferi kalon pa drejtuar mjetin dhe është në një vend ose shtrat në kabinën e një automjeti në lëvizje [5].

Koha e punës është periudha nga fillimi deri në përfundim të punës, gjatë së cilës një anëtar i ekuipazhit të mjetit ndodhet në vendin e tij të punës, në dispozicion të punëdhënësit dhe kryen detyrat e tij, duke përfshirë çdo punë për transportuesin ose punëdhënësin tjetër [5].

Orari i punës së shoferit dhe ekuipazhit përfshin kohën nga fillimi deri në fund të punës, gjatë së cilës shoferi dhe anëtarët e ekuipazhit janë në vendin e tyre të punës, në dispozicion të

punëdhënësit dhe kryejnë detyrat dhe aktivitetet e tyre në : ngasje, ngarkim dhe shkarkimin e pasagjerëve, mirëmbajtjen e automjeteve, sigurimin e automjeteve, ngarkesave dhe pasagjerëve, si dhe përmbushjen e detyrimeve të tjera ligjore që lidhen me procesin e transportit. Me fjalë të tjera, kjo kohë përfshin, përveç kohës së drejtimit të mjetit, kohë tjetër për realizimin e detyrave të tjera në kuadër të transportit rrugor. Këtu duhet bërë një dallim ndërmjet orëve mesatare dhe më të gjata javore të punës, orëve më të gjata ditore të punës dhe punës së natës të një anëtari të ekuipazhit të automjetit. Kështu, koha mesatare javore e punës së një anëtari të ekuipazhit të automjetit për çdo katër muaj kalendarik të njëpasnjëshëm nuk mund të kalojë 48 orë, duke përfshirë punën jashtë orarit. Koha maksimale javore e punës së një anëtari të ekuipazhit të automjetit mund të jetë 60 orë, duke përfshirë punën jashtë orarit. Për më tepër, orët më të gjata ditore të punës së një anëtari të ekuipazhit, duke përfshirë punën jashtë orarit, nuk mund të jenë më të gjata se 14 orë në një periudhë 24-orëshe. Së fundi, nëse një anëtar i ekuipazhit të automjetit kryen punë natën, orari i punës nuk duhet të jetë më i gjatë se 10 orë gjatë një periudhe 24-orëshe [5].

Nga pikëpamja e organizimit të transportit rrugor, është e dobishme të theksohet se është e nevojshme të regjistrohet saktë dhe në mënyrë adekuate koha e vozitjes që nuk bie në fushëveprimin e rregulloreve ligjore, koha e disponueshmërisë, si dhe të regjistrohen punët e tjera të përcaktuara në orët e tjera të punës, pushimet dhe pauzat. Këto të dhëna futen manualisht në anën e pasme të fletëve të tahografit për tahografin analog ose letrën termike për tahografin dixhital. Koha e vozitjes që nuk hyn në fushën e zbatimit të rregulloreve ligjore regjistrohet si orë të tjera të punës. Operatori transportues i cili merret me transportin e mallrave dhe/ose pasagjerëve është e detyruar të mbajë shënime për orarin e punës të të gjithë anëtarëve të saj të ekuipazhit të automjetit.

Koha e drejtimit (vozitjes) së mjetit është vetëm një nga elementet e kohës së punës së shoferit, dmth. ekuipazhit të automjeteve. Meqenëse kjo kohë është shumë e rëndësishme nga pikëpamja e sigurisë në komunikacion, parashikohen kufizime në kohëzgjatjen e saj. Kufizimet në kohën e vozitjes mund të vërehen në lidhje me:

- koha e vazhdueshme e vozitjes,
- koha e vozitjes gjatë ditës,
- koha e vozitjes gjatë javës.

Këto kohë janë aq të kufizuara sa që ruhet një shkallë e caktuar elasticiteti i organizimit dhe përdorimit të automjeteve në përputhje me nevojat aktuale dhe kërkesat dhe detyrat e transportit.

2.2.1.1 Menaxhimi i kohës së punës së ekuipazhit

Është e nevojshme që punëdhënësit si dhe pronarët e automjeteve ta përdorin automjetin sa më intensivisht të jetë e mundur me kalimin e kohës. Në këtë mënyrë krijohen kushte për shfaqjen e situatave të rrezikshme dhe të pasigurta rrugore.

Për të parandaluar punën e tepërt të ekuipazhit të automjetit, marrëveshja AETR dhe rregulloret kombëtare vendosën kufizime në kohëzgjatjen e kësaj çështje. Kjo zvogëlon rrezikun e aksidenteve. Në të njëjtën kohë, kufizimi i punës së tepërt të anëtarëve të ekuipazhit të automjetit ka një efekt pozitiv në shëndetin e drejtuesit.

Për shembull, megjithëse përpjekjet organizative dhe planifikimi i përdorimit operacional të automjeteve janë në rritje, pushimet mjaftueshëm të gjata dhe të shpërndara siç duhet gjatë drejtimit të mjetit zvogëlojnë nivelin e lodhjes tek drejtuesit dhe rrezikun e aksidenteve.

2.2.2.2 Menaxhimi i kohës së drejtimit(vozitjes)

Koha e drejtimit (koha e drejtimit) vërehet veçanërisht në nivel ditor dhe javor (7 ditë të javës). Kështu, oraret ditore dhe javore të vozitjes ndryshojnë. Koha e vozitjes mund të regjistrohet automatikisht, gjysmë automatikisht ose manualisht.

Koha ditore e vozitjes është koha totale e drejtimit ndërmjet dy pushimeve të njëpasnjëshme. Koha ditore e vozitjes nuk duhet të kalojë 9 orë. Përjashtimisht, koha ditore e vozitjes mund të zgjatet deri në 10 orë maksimumi dy herë në javë. Në transportin e rregullt publik të udhëtarëve urban, urbano-periferik, si dhe në transportin e rregullt ndërurban të udhëtarëve në linja deri në 50 km, i cili kryhet tërësisht në territorin e Republikës së Kosovës, koha ditore e vozitjes nuk duhet të kalojë 8 orë.

Koha javore e vozitjes është koha totale e vozitjes gjatë javës. Koha javore e vozitjes nuk duhet të kalojë 56 orë. Koha totale e vozitjes gjatë çdo dy javësh radhazi nuk duhet të kalojë 90 orë. Krahas kohës së vozitjes, puna aktive e shoferit përfshin edhe kohën për realizimin e detyrave të tjera në kuadër të transportit rrugor.

Në literaturën profesionale kjo kohë njihet si orë të tjera të punës ose kohë të tjera teknologjike. Orët e tjera të punës përfshijnë ngarkimin, shkarkimin ose punë të tjera aktive të kryera nga shoferi (p.sh. ofrimi i ndihmës për pasagjerët në hyrjen dhe daljen nga automjeti,

kujdesi ndaj automjetit, ndërhyrjet e tjera të mirëmbajtjes teknike, rregullimi i dokumenteve zyrtare për punët e transportit, etj.).

Për më tepër, orët e tjera të punës përfshijnë të gjitha detyrat e tjera që synojnë garantimin e sigurisë së automjeteve, ngarkesave dhe pasagjerëve ose përmbushjen e detyrimeve ligjore ose të tjera që lidhen drejtpërdrejt me procesin e transportit që po kryhet (p.sh. kontrolli i ngarkimit dhe shkarkimit, formalitetet administrative me policinë, procedurat doganore etj.).

Kjo kohë përfshin rastet kur mjeti qëndron në kolonë, si dhe kohën e drejtimit të një mjeti që nuk hyn në objektin e rregulloreve deri në vendin e grumbullimit të mjetit për të cilin zbatohen rregullat, ku mjeti tjetër ndodhet jo në vendbanimin (banimin) e shoferit.

2.2.2.3 Pushimet (pauzat) gjatë vozitjes

Pushimi është një ndërprerje e drejtimit të një mjeti gjatë së cilës shoferi nuk mund të drejtojë mjetin ose të kryejë detyra të tjera dhe që përdoret ekskluzivisht për pushim dhe pauz të drejtuesit. Duhet theksuar se pauza nuk përfshihet në orarin e punës.

Është e nevojshme që shoferi të përdorë një pushim të pandërprerë prej të paktën 45 minutash më së voni pas periudhës së drejtimit prej 4 orë e 30 minuta, përveç rasteve kur ai fillon të përdorë pushimet ditore ose javore.

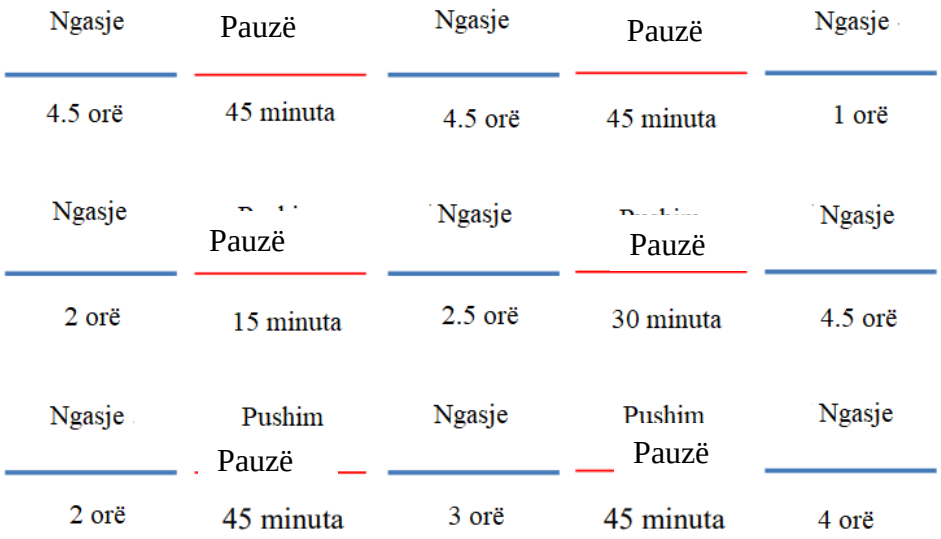


Fig 2.1 Kombinimet e lejuara të kohës së vozitjes dhe pauzes

Pushimi mund të zëvendësohet nga një pushim i parë prej të paktën 15 minutash dhe një pushim i dytë prej të paktën 30 minutash, të planifikuar gjatë periudhës së përmendur të vozitjes. Figura 2.1 tregon tre kombinime të rregulluara saktë të kohës së drejtimit (ngasjes) dhe kohës së

pauzës [4]. Në transportin e rregullt publik të pasagjerëve urban dhe urbano-periferik, si dhe në transportin e rregullt ndër-urban të pasagjerëve në linja deri në 50 km të gjatë që kryhet tërësisht në territorin e Republikës së Kosovës, shoferi duhet të përdorë një pushim prej së paku pesë minutash në secilën në pikat e nisjes para çdo nisjeje. Siç është përmendur tashmë, koha e disponueshmërisë mund të konsiderohet një pushim me një ekuipazh me shumë anëtarë.

2.2.2.4 Pushimet gjatë orarit të punës ditore

Pushimi është një periudhë kohe e pandërprerë gjatë së cilës një anëtar i ekuipazhit mund të disponojë lirisht kohën e tij. Anëtari i ekuipazhit të mjetit duhet, më së voni pas 6 orësh punë të pandërprerë, të ndërpresë orarin e punës me pushim gjatë punës së përditshme.

Pushimi gjatë punës së përditshme zgjat:

- të paktën 30 minuta nëse koha e punës e anëtarit të ekuipazhit të mjetit zgjat më shumë se 6 dhe më pak se 9 orë,
- të paktën 45 minuta nëse koha e punës e anëtarit të ekuipazhit të mjetit zgjat më shumë se 9 dhe më pak se 12 orë,
- të paktën 60 minuta nëse koha e punës së anëtarit të ekuipazhit të mjetit zgjat më shumë se 12 orë.

Pushimi gjatë punës ditore mund të përdoret në disa pjesë për të paktën 15 minuta, i shpërndarë gjatë orarit të punës. Gjithashtu, pushimi gjatë punës ditore nuk përfshihet në orarin e punës. Është e dobishme të theksohet se pushimet e përcaktuara gjatë punës së përditshme nuk i referohen transportit të rregullt publik të pasagjerëve urban dhe urbano-periferik, si dhe transportit të rregullt ndërurban të pasagjerëve në linja deri në 50 km të gjatë, i cili kryhet tërësisht në territorin e Republikës së Kosovës.

2.2.2.5 Pushimi brenda 24 orëve dhe pushimi javor

Një anëtar i ekuipazhit të automjetit duhet të marrë një pushim të ri ditor brenda 24 orëve pas përfundimit të pushimit të mëparshëm ditor ose javor. Ka pushime të plota dhe të shkurtuara ditore. Një pushim i plotë ditor zgjat të paktën 11 orë, ndërsa një pushim ditor i shkurtuar zgjat të paktën 9 orë. Përveç kësaj, pushimi ditor mund të ndahet, në mënyrë që pjesa e parë e pushimit të zgjasë të paktën 3 orë, dhe pjesa e dytë e pushimit të paktën 9 orë. Një anëtar i ekuipazhit të

automjetit mund të ketë maksimum 3 pushime ditore të shkurtuara ndërmjet çdo dy pushimesh javore. Për kuptim më të mirë, Figura 2.2 paraqet kombinimet e kohës së punës dhe pushimit ditor të shoferit [4].

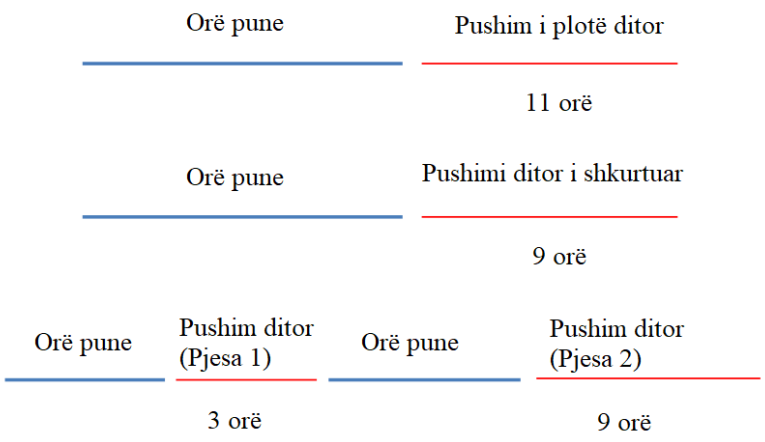


Fig 2.2 Koha e realizimit të pushimit ditor të shoferit në periudhën 24 orëshe

Për një ekuipazh me shumë anëtarë, është e rëndësishme të theksohet se shoferi duhet të marrë një periudhë të re pushimi ditor prej të paktën 9 orësh brenda 30 orëve nga përfundimi i periudhës së pushimit ditor ose javor.

Figura 2.3 paraqet realizimin e pushimit ditor në rast të shfrytëzimit maksimal të ekuipazhit me dy drejtues mjetesh.

Siç mund të shihet nga Figura 2.3, dy drejtues ekuipazhi mund të ngasin maksimumi 20 orë pa ndalur, pas së cilës ata duhet të bëjnë një pushim prej të paktën 9 orësh. Në këtë rast, çdo shofer vozit për 10 orë.

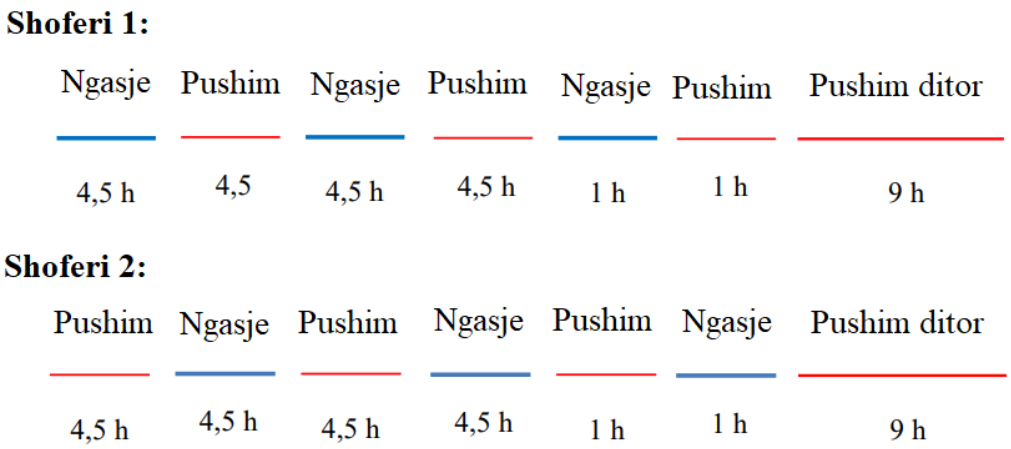


Fig 2.3 Realizimi i pushimit ditor të ekuipazhit me dy shoferë në periudhën 30 orëshe

Është e dobishme të theksohet se automjeti, pavarësisht nëse ka më shumë se 2 shoferë në ekuipazh, nuk mund të kalojë më shumë se 20 orë pa ndalur. Pra, kur ekuipazhi ka 3 ose më shumë shoferë, koha më e gjatë e udhëtimit të mjetit prej 20 orësh pa ndalur ndahet në 3 ose më shumë drejtues.

Ashtu si me pushimin ditor, pushimi javor i plotë dhe i shkurtuar dallohen midis pushimit javor.

Kështu, gjatë çdo dy javësh radhazi, një anëtar i ekuipazhit të automjetit duhet të përdorë të paktën dy pushime të plota javore ose një kombinim të një pushimi javor të plotë dhe një pushimi javor të shkurtuar.

Pushimi i plotë javor zgjat të paktën 45 orë, ndërsa pushimi javor i shkurtuar zgjat të paktën 24 orë (Figura 2.4).

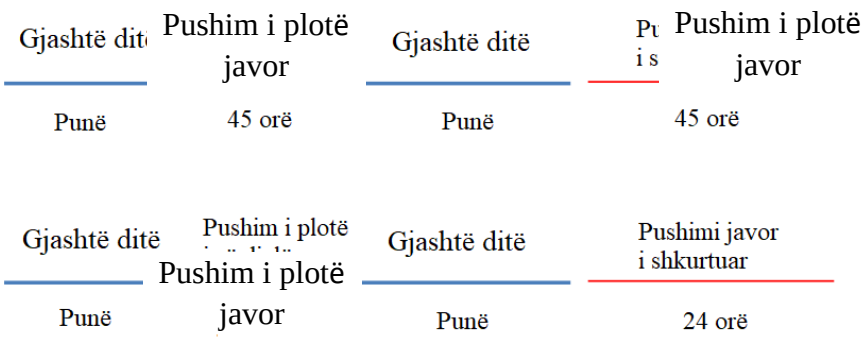


Fig 2.4 Pushimet javore

Periudha javore e pushimit duhet të fillojë jo më vonë se fundi i periudhës së gjashtë 24-orëshe nga fundi i periudhës së mëparshme të pushimit javor. Në rastin e transportit ndërkombëtar të pasagjerëve jo të planifikuar, një anëtar i ekuipazhit të mjetit mund të shtyjë përdorimin e pushimit javor deri në fund të 12 periudhave 24-orëshe të njëpasnjëshme nga përfundimi i pushimit të plotë javor të mëparshëm nëse:

- transporti ndërkombëtar zgjat të paktën 24 orë rresht jashtë vendit ku ka nisur transporti,
- pas shtyrjes së pushimit javor, anëtari i ekuipazhit përdor dy pushime të plota javore ose një të plotë dhe një pushim javor të shkurtuar,
- transporti kryhet nga një mjet në të cilin është instaluar një tahografi dixhital,
- gjatë vozitjes ndërmjet orës 22:00 dhe 6:00, mjeti drejtohet nga një ekuipazh me shumë antarë të ekuipazhit ose periudha pa pushim nuk i kalon 3 orë.

Në rast të një pushimi të shkurtuar javor, është e nevojshme për të kompensuar anëtarin e ekuipazhit në diferencën kohore deri në javën e plotë deri në fund të javës së tretë, duke numëruar nga java ku janë përdorur pushimet javore të shkurtra. Çdo pushim i përdorur për të kompensuar pushimet javore të shkurtuar duhet të përdoret si një e tërë në mënyrë që të shkojë në një festë tjetër kohëzgjatja prej të paktën 9 orësh.

Në linjën e transportit publik urban dhe urbano-periferik të udhëtarëve, si dhe në transportin ndërurban të udhëtarëve në linjat në gjatësi deri në 50 km, e cila kryhet në territorin e Republikës së Kosovës, ekuipazhi i automjeteve duhet të përdorë pushime të shkurtuara javore. Një pushim javor që shtrihet në dy javë mund të llogaritet në ndonjë, por ekskluzivisht në një nga këto dy javë.

Një anëtar i ekuipazhit të automjeteve mund të përdorë një pushim të plotë javor dhe një pushim javor të shkurtuar në automjet, nëse ka një shtrat për të fjetur të çdo anëtari të ekuipazhit të automjetit dhe nëse automjeti është në qetësi (jo në lëvizje). Pushimi i plotë ditor i përdorur nga një anëtar i ekuipazhit të një automjeti të transportuar me traget ose tren mund të ndërpritet, jo më shumë se 2 herë, nga aktivitete të tjera që nuk zgjasin më shumë se 1 orë në total. Gjatë pushimit të plotë të ditës së përdorur në këtë mënyrë, anëtari i ekuipazhit të automjetit duhet të ketë akses në një shtrat në kabinën e tragetit ose shtratin e mjetit.

2.2.3 Detyrimet e operatorëve transportues (ndërmarrjeve transportuese)

Operatorit transportuesi është i detyruar të organizojë punën e shoferit në mënyrë që shoferët të jenë në përputhje me rregulloret ligjore. Në këtë drejtim, duhet të sigurohen udhëzime të përshtatshme për shoferët, si dhe të kryejnë kontroll të rregullt.

Operatorit i transportit është përgjegjëse për çdo shkelje të kryer nga ekuipazhi i automjetit, përveç kur nuk është në fushën e organizimit të transportit.

Në rast se shoferi nuk kryen detyrat e drejtimit të mjetit për të cilin zbatohen rregulloret për një periudhë të caktuar kohore, detyrat e tilla, si dhe çdo mungesë në punë, regjistrohen dhe dokumentohen veçmas tek shoferi duke lëshuar një dokument përkatës vërtetim.

Operatori transportuesi është i detyruar të mbajë për një vit të dhënat dhe të dhënat e tjera përkatëse të marra nga autoritetet mbikëqyrëse në lidhje me inspektimet e kryera në ambientet e transportuesit dhe në rrugë.

Kapitulli

3

3.NDARJA DHE KLASIFIKIMI I MJETEVE TRANSPORTUESE QË KANË TË OBLIGUAR INSTALIMIN E PAJISJES SË TAHOGRAF-IT

Automjetet

Në këtë pjesë të këtij kapitulli, tregohen automjetet që kanë për obligim dhe ato që janë përjashtuar dhe liruar nga detyrimi për të instaluar tahografin dhe kufizuesin e shpejtësisë sipas Ligjit për Transporti Trugor Nr. LTRr Nr. 04/L-179 [4].

3.1.1 Automjetet që e kanë për detyrim instalimin e apartit të kontrollit- tahografin

Detyrimi i instalimit dhe posedimit të tahografit është i përcaktuar sipas dospozitave të ligjit mbi transportin rrugor-LTRr Nr. 04/L-179 [4]. Të gjitha mjetet e listuara në nenin 87 të këtij ligji dhe të regjistruara në territorin e Kosovës duhet të pajisen me aparat kontrolli në pajtueshmëri me dispozitat e këtij ligji. Aparati i kontrollit, sipas përkufizimit në këtë ligj, për sa i përket kushteve të ndërtimit, instalimit, operimit dhe kontrollit të tij, duhet t"i përmbushin kërkesat e këtij ligji dhe aktet nënligjore që burojnë nga ky ligj. Aparati i kontrollit në pajtueshmëri me Rregulloren e Këshillit (EEC) nr. 3821/85 të datës 20 dhjetor 1985 për kushtet e ndërtimit, instalimit, operimit dhe kontrollimit të tij konsiderohet së është në pajtueshmëri me kërkesat e këtij ligji dhe aktet nënligjore që dalin nga ky ligj [10]. E njëjta aplikohet për aparatin sipas Marrëveshjes Evropiane për Punën e ekuipazheve të mjeteve të angazhuar në Transportin Rrugor Ndërkombëtar (AETR) në kuptim të kushteve të ndërtimit, instalimit, operimit dhe kontrollimit [5]. Në vijim të këtij kapitulli, gjithashtu ilustrohen se cilat kategori të automjeteve duhet të kenë një instaluar aparatin e kontrollit "tahografin". Automjetet e udhëtarëve (kategoria M1), të tilla si

automjete individuale[1], nuk kanë detyrimin të posedojnë tahograf, përveç nëse në trafikun në rrugë të cilat marrin pjesë në trafik si:

- Te bashkesia e mjeteve masa maksimale e lejuar e të cilave (në tekstin e mëtejmë: MML) i kalon 3,5 t (Figura 3.1 majtas) dhe që nuk mbulohet në ndonjërën nga përjashtimet e dispozitavë të LTRr [4]ose,
- Automjet i udhetareve me 7+1 ose 8+1 ulëse me shërbim limuzine d.m.th. transporti publik i udhëtarëve sipas LTRr [4].

Të gjitha mjetet motorike të mallrave të mesme dhe të rënda (kategorite N2 dhe N3, MML e të cilave është mbi 3,5 t) kanë detyrimin për të poseduar (dhe instaluar) tahografin, përveç rasteve kur janë të përjashtuar nga dispozitat e ligjit mbi transportin rrugor. Edhe një grup mjetesh me peshë bruto të mjeteve me mbi 3,5 t, mjeti tërheqës i të cilave është kamion i lehtë (tipi N1, pesha bruto e mjetit nuk i kalon 3,5 t) ka detyrimin të ketë (instalojë) një tahografi në trafikun rrugor (Figura 1 djathtas), përveç nëse nuk përjashtohet nga dispozitat e LTRr [4].

Fig 3.1 Bashkesia e mjeteve veturë me rimorkio (llojet M1+O dhe N1+O) MML e të cilave kalon 3,5 t, dhe në të cilat është instaluar një tahograf dhe janë përfshirë në zonën e aplikimit të LTRr.

Autobusët (llojet M2 dhe M3), si mjete për transportin e pasagjerëve me më shumë se 8 vende përveç ulëses së shoferit, duhet të kenë të instaluar një një tahograf, përvec përjashtimeve sipas dispozitave të LTRr. Përveç kësaj, sipas dispozitave të LTRr parashihet edhe detyrimi për instalimin dhe përdorimin e tahografit në kamionë (kategoritë N1, N2 dhe N3) dhe autobusët (M2 dhe M3) të cilët trajnojnë kandidatët për shoferë në autoshkolla.

3.1.2 Përjashtimet nga detyrimi për instalimin e një aparati kontrolli tahograf

Sipas nenit 84 tëLTRr Nr. 04/L-179 [4], mjetet e listuar të cilat nuk kanë detyrimin për të vendosur tahografi, janë:

[1] mjete individuale, të cilat marrin pjesë në trafik në mënyrë të pavarur (pa rimorkio).

- mjetet që përdoren për transport mallrash nëse pesha maksimale e lejuar e mjetit, përfshirë mjetet me rimorkio apo gjysmë-rimorkio, nuk tejkalon tre pikë pesë (3.5) ton,
- mjetet që përdoren për transport udhëtarësh, të cilat sipas llojit të ndërtimit dhe pajisjeve të tyre janë në gjendje të bartjes së maksimalisht nëntë personave, përfshirë ngasësin dhe që janë të dedikuara për këtë qëllim,
- mjetet që përdoren për transport udhëtarësh për shërbime të rregullta, ku gjatësia e linjës nuk tejkalon njëzet (20) km,
- traktorët e tipit T dhe C,
- automjetet e policisë,
- shërbimet e mbrojtjes civile ose shërbimet zjarrfikëse, dmth. automjetet në pronësi ose në përdorim (në rastin e dhënies me qira) nga Ministria e Punëve të Brendshme, si dhe makinat zjarrfikëse të zjarrfikësve vullnetarë,
- automjetet e te cilave shpejtësia maksimale e projektuar e të cilave nuk e kalon shpejtësinë prej 40 [km/h], d.m.th. automjetet (me rrota) të makinerive ndërtimore, bujqësore dhe industriale,

Nuk mjafton që mjeti të "kufizohet" nga kufizuesi i shpejtësisë në 40 km/orë që të zbatohet ky përjashtim, por duhet të jetë në deklaratën e prodhuesit të mjetit.

- mjete të specializuara të përdorura për qëllime mjekësore, duke përfshirë kamionët, autobusët (si në figurën 3.2) ose mjetet speciale të pajisura me mjete dhe pajisje për kryerjen e ndërhyrjeve mjekësore,
- mjetet që përdoren në raste të emergjencave apo për qëllime të misioneve të shpëtimit, përfshirë transportin e ndihmës humanitare për qëllime jokomericale,
- mjetet komerciale që kanë karakter historik në pajtim me ligjet e Kosovës, që përdoren për transportim të udhëtarëve apo mallrave për qëllime jokomerciale -mjeti me rëndësi historike respektivishtë mjetet e vjetërsuara,
- mjete të specializuara për transportin e pajisjeve të cirkut dhe parkut argëtues, duke përfshirë kamionët ose autobusët e pajisur me mjete dhe pajisje të nevojshme për transportin e kafshëve ose rekuizitave, si dhe mjetet dhe pajisjet që përdoren drejtpërdrejt në parqet argëtuese ose shfaqjet e cirkut,
- mjete të specializuara (të blinduara) për transportin e parave dhe/ose sendeve me vlerë,
- mjete të specializuara për transportin e koshereve, më së shpeshti kamionë apo autobusë të dedikuar plotësisht të përshtatur për qëllimin specifik, d.m.th. transporti i koshereve, si dhe
- automjetet ushtarake,
- mjetet që i nënshtrohen testeve rrugore për avancim teknik, riparim apo mirëmbajtje dhe mjetet e reja apo të rindërtuara që ende nuk janë futur në qarkullim,
- mjetet me peshë maksimale të autorizuar që nuk tejkalon shtatë pikë pesë (7.5) ton që përdoren për bartje jokomerciale të mallrave,

Përkufizimi “Transport jokomercial është çdo transport rrugor, përveç transportit publik ose transportit për nevoja vetjake, i cili kryhet ekskluzivisht për nevojat personale të drejtuesit të mjetit, për të cilin nuk merret asnjë tarifë. transporti, pra që nuk krijon të ardhura”.

Sipas këtij ligji, përjashtohen veturat e pasagjerëve (tipi M1), në të cilat kryhet trajnimi i kandidatëve për vozitës për kategoritë BE (automjet për udhëtarë me rimorkio), d.m.th. ata nuk janë të detyruar të vendosin tahografi, kurse detyrimi është ekskluzivisht për kamionët (llojet N1, N2 dhe N3) dhe autobusët (llojet M2 dhe M3).

Fig 3.2 Autobus i specializuar (autobus transfuzioni) dhe bashkesia e mjeteve që përdoren për qëllime mjekësore dhe që janë jashtë objektit të marrëveshjes AETR dhe LTRr.

3.1.3 Automjetet që kanë detyrimin të jenë të pajisur me kufizues shpejtësie

Ky kapitull rendit kryesisht aktet ligjore që përshkruajnë detyrimin për të patur një kufizues shpejtësie, më pas rendit dhe, nëse është e nevojshme, ilustron llojet e automjeteve që duhet të kenë kufizues shpejtësie, dhe në fund tregon mjetet që aktualisht (ose në mënyrë të përhershme) nuk kanë detyrimi për të patur një kufizues shpejtësie.

Akti i parë ligjor që parashikon detyrimet për kufizuesit e shpejtësisë është LRrTRr Nr. 05/L-088 [2]. Sipas dispozitave ligjore të këtij ligji, kufizuesi i shpejtësisë, si mjet për kontrollin dhe sinjalizimin e mjeteve motorike, është përcaktuar ndarja si vijon:

- *autobusët (automjetet e tipit M2 dhe M3) në mënyrë që të mos lëvizin me shpejtësi më të madhe se 100[km/h] dhe*
- *automjetet e mallrave të mesme dhe të rënda (llojet N2 dhe N3, NDM e të cilave kalon 3,5 t) në mënyrë që të mos lëvizin me shpejtësi më të madhe se 90[km/h].*

Duke u bazuar në këtë ligj, lidhur me kufizuesit e shpejtësisë duhet të nxjerret një rregullore apo udhëzim administrativ. Ku në bazë të këtij udhëzimi duhet të rregullohen në disa detaje detyrimet në lidhje me posedimin e kufizuesve të shpejtësisë për autobusët e rëndë (llojet M3), NDM e të cilëve i kalon 10. t dhe për të gjitha mjetet me ngarkesa të rënda (tipi N3), NDM e të cilave kalon 12 t, nëse janë regjistruar për herë të parë më 1 janar 1988, të kenë një kufizues (të integruar) të shpejtësisë. Të gjithë autobusët e lehtë (llojet M2) dhe autobusët e rëndë (llojet M3)

NDM e të cilëve nuk i kalon 10 t dhe autobusët me madhësi të mesme (llojet N2) NDM e të cilëve kalon 3,5 t, por nuk i kalon 12 t, duhet të kenë një (të integruar) kufizuesin e shpejtësisë e sipas datës së regjistrimit të parë, si më poshtë:

- *nga 1 tetori 2001 nëse ata kanë një motor me ndezje kompresimi (dmth motor dizel) ose*
- *nga 1 janari 2005 nëse kanë ndonjë motor tjetër shtytës (p.sh. benzinë, gaz, hibrid ose motor elektrik).*

Tabela 3. 1. Datat e instalimit të detyrueshëm të kufizuesve të shpejtësisë sipas datës së regjistrimit të parë në përgjithësi (kudo në botë dhe jo vetëm në Republikën e Kosovës)

Njësia e drejtimit (motori)	autobusët			kamionë	
	M2	M3		N2	N3
		≤10[t]	>10[t]		
ndezja me kompresim (naftë)	01.10.2001	01.10.2001	01.01.1998	01.10.2001	01.01.1998
çdo gjë tjetër	01.01.2005	01.01.2005		01.01.2005	
limit shpejtësie	100[km/h]	100[km/h]	100[km/h]	90[km/h]	90[km/h]

Megjithatë, LRrTrr si dhe rregullorja që do të buron nga kjo kur për ndarje duhet të parashohin se nga automjetet e listuara, vetëm ato që janë regjistruar për herë të parë në Republikë. Nga 1 korriku 2011, Kosova duhet të ketë të instaluar një kufizues shpejtësie "tashmë sot", ndërsa automjetet që janë e regjistruar ne Republikën e Kosovës deri më 30 qershor 2011, Kosova do të duhet të vendosë një kufizues të shpejtësisë jo më vonë se data e anëtarësimit të Republikës së Kosovës në Bashkimin Evropian [11]. Kjo situatë paraqitet edhe në tabelën 3.2 në vijim.

Tabela 3.2. Detyrimi për vendosjen e kufizuesve të shpejtësisë sipas datës së regjistrimit të parë në përgjithësi (në çdo shtet) dhe në Republikën e Kosovëës

fare / në R. Kosovës	deri më 30.12.1987	01.01.1988-30.09.2001	01.10.2001-31.12.2004	nga 01.01.2005
deri më 30.12.1987	×	×	×	×
01.01.1988-30.09.2001	×	$M3^{+}$ N3	$M3^{+}$ N3	$M3^{+}$ N3
01.10.2001-31.12.2004	×	$M3^{+}$ N3	$M2^{d}$, $M3^{-d}$, $M3^{+}$ $N2^{d}$, N3	$M2^{d}$, $M3^{-d}$, $M3^{+}$ $N2^{d}$, N3
01.01.2005-30.06.2011	×	$M3^{+}$ N3	$M2^{d}$, $M3^{-d}$, $M3^{+}$ $N2^{d}$, N3	M2, M3 N2, N3
nga 01.07.2011	×	**$M3^{+}$ N3**	**$M2^{d}$, $M3^{-d}$, $M3^{+}$ $N2^{d}$, N3**	**M2, M3 N2, N3**

Legjenda:

× – në mënyrë të përhershme (kurrë) nuk ka detyrim për instalim

MN – detyrimi për të instaluar në ditën e anëtarësimit në BE

MN – detyrimi për të instaluar menjëherë

$M^{d}N^{d}$ – autobusë/kamionë me naftë

$M3^{-}$ – autobusë të rëndë deri në 10 t NDM

$M3^{+}$ – autobusë të rëndë mbi 10 t NDM

3.1.4 Përjashtimet nga detyrimi për instalimin e kufizuesit të shpejtësisë

Në këtë kapitull janë paraqitur mjetet që nuk kanë detyrimin të vendosin kufizues shpejtësie në R. Kosovës sipas Rregullores për kufizues të shpejtësisë dhe Rregullores për ndarje.

Kufizuesi i shpejtësisë, sipas Udhëzimit të paraparë , nuk duhet të ketë mjete pasagjerësh (llojet M1), as kamionë të lehtë (llojet H1), edhe nëse duhet të kenë një tahografi të integruar. Poashtu, traktorët (llojet T dhe C) nuk duhet të kenë një kufizues pranë tyre.

Në përputhje me dispozitat direktivës së BE-së Nr. 2002/85/EC të lëshuar nga Parlamenti Evropian dhe Vendimi i datës 5 nëntor 2002 i amenduar me direktivën Nr. 92/6/EEC lidhur me instalimin dhe përdorimin e kufizuesve të shpejtësisë për disa kategori automjetesh [11], kamionët (llojet N2 dhe N3) shpejtësia maksimale e projektuar e të cilëve nuk i kalon 90[km/h], si dhe autobusët (llojet M2 dhe M3) shpejtësia maksimale e projektuar e të cilëve nuk mbi 100[km/h] nuk janë të detyruar të instalojnë një kufizues shpejtësie, si dhe kamionët (llojet N2 dhe N3) ose autobusët (llojet M2 dhe M3) data e regjistrimit të parë të të cilëve është përpara datave përkatëse në Tabelën 3.1. [11] Automjetet që duhet të kenë kufizues shpejtësie të integruar sipas llojit të mjetit, pra automjetet e tipit M2, M3, N2 ose N3, nuk duhet të kenë kufizues shpejtësie të integruar nëse janë [12]:

- automjete ushtarake,
- automjetet e policisë në pronësi ose në përdorim (p.sh. në bazë të qirasë) nga Ministria e Brendshme e Republikës së Kosovës,
- automjetet e mbrojtjes civile (p.sh. brigadat e zjarrit, shërbimet e shpëtimit malor, shërbimet mjekësore emergjente dhe qëllime të tjera) nëse pronari ose përdoruesi i tyre është një shërbim i mbrojtjes civile me simbolin e logos së trekëndëshit blu të dallueshëm në një rreth portokalli ,
- automjetet e shpëtimit nga zjarri, që do të thotë automjete të qëllimit të duhur të veçantë, pavarësisht nëse pronar apo përdorues është Ministria e Punëve të Brendshme – Departamenti i Situatave Emergjente, zjarrfikësja vullnetare apo shërbimi zjarrfikës (zjarrfikës) i ndonjë subjekti tjetër afarist.
- automjetet publike ose private që kanë kontratë për shërbime/veprimtari komunale me të paktën një qeverisje vendore (bashki/qytet) në fushën e shpërndarjes së energjisë elektrike, ndriçimit publik, ujësjellësit, kanalizimeve, grumbullimit të plehrave, mbetjeve,

gjelbërimit, shërbimeve funerale, mirëmbajtjen e varrezave, higjienës së kopshtit zoologjik, parkingut dhe të tjera,

- automjete të transportit publik të qytetit, autobusë dhe trolejbusë të vetëm ose të artikuluar (madje edhe me shumë artikulacione) (llojet M2 dhe M3, NDM e të cilëve i kalon 5 t) të përdorura në trafikun urban dhe që kanë vende për qëndrimin dhe uljen e pasagjerëve, përkatësisht automjetet e klasës I të destinuara për më shumë se 22 pasagjerë (me përjashtim të shoferit), dhe automjete të klasit A për një maksimum prej 22 pasagjerësh (përjashtuar shoferin).
- mjetet e përdorura për kërkime shkencore rrugore p.sh. testimi i cilësisë së ajrit (Figura 3.3 djathtas) në rrugë, si dhe kërkimi, zhvillimi ose përmirësimi i zgjidhjeve teknologjike në lidhje me përmirësimin e cilësisë së rrugëve, automjeteve ose sistemeve të mbështetjes së shoferit (Figura 3.3 majtas).

Fig 3.3 Mjetet e përdorura për kërkime shkencore në rrugë

Kapitulli

4

4. FUNKSIONI I TAHOGRAFIT DHE APLIKIMI

4.1 Tahografi

Tahografi është një pajisje apo aparat kontrolli që është instaluar në mjete transportuese. Ai përbëhet nga një njësi në automjet, sensorë të lëvizjes dhe kabllove për të lidhur sensorë të lëvizjes dhe njësinë në automjet. Tahografi mund të jetë analog ose digjital. Tahografi analog është një pajisje që është instaluar në mjetet motorike për ekranin automatik ose gjysmë-automatik dhe regjistrimin e të dhënave për lëvizjen e automjeteve dhe kohëzgjatjen e aktivitetit të shoferit.

Fig.4.1 Tahografi analog i tipit 1324 [13]

Tahografi dixhital është një pajisje që është instaluar në mjetet motorike për shfaqje automatike ose gjysmë-automatike, regjistrimin, shtypjen, ruajtjen dhe rikthimin e të dhënave për

lëvizjen e automjeteve dhe kohëzgjatjen e aktivitetit të shoferit. Në figurën 4.2 janë prezantuar në menyrë figurative pjesët dhe funksionet e tahografit dixhital [14] .

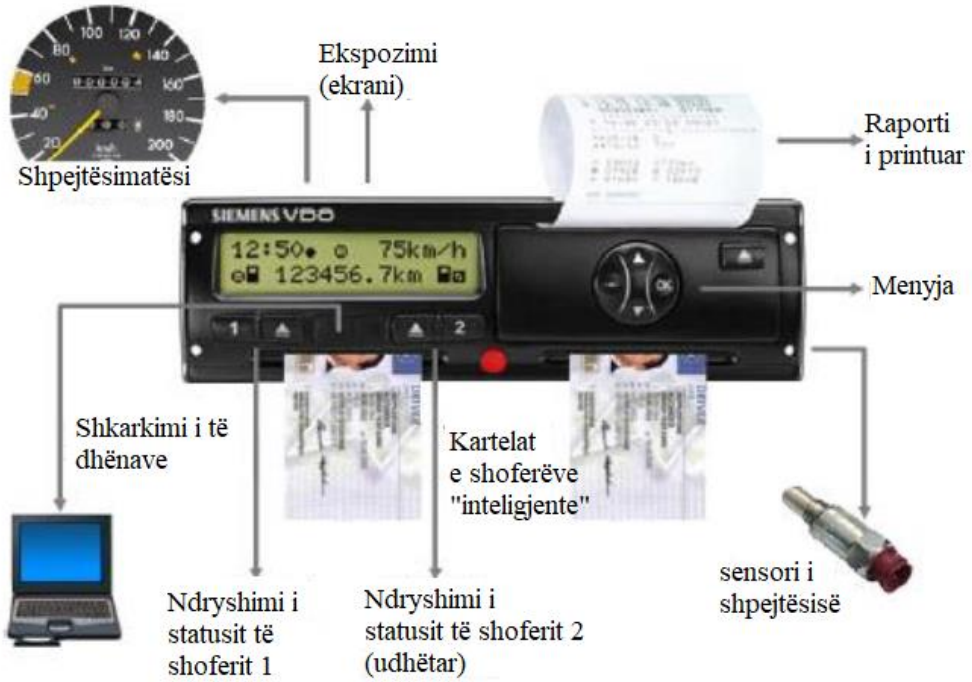


Fig. 4.2 Pjesë dhe funksione dixhitale të tahografit

Me një tahografi dixhitale, një kartë tahografi është një bartës i të dhënave që lejon mbajtësin e kartelës të identifikojë mbajtësin e kartës, si dhe shkarkimin dhe ruajtjen e të dhënave. Ekzistojnë disa lloje të kartave taksografike si: karta e shoferit, autoriteti monitorues, karta e transportuesit dhe kartela e punëtorisë. Të gjitha këto karta lëshohen nga autoriteti kompetent.

Përdorimi i duhur i tahografit, përveç ndihmës së madhe për pronarët e automjeteve në kontrollin e funksionimit të automjeteve, është edhe element për rritjen e nivelit të sigurisë në komunikacion, si dhe mjet ekspertimi në aksidentet e komunikacionit në të cilat kanë marrë pjesë automjetet me tahografi.

4.2 Aspektet e funksionit të tahografit

Pra sikurse u theksua edhe më lartë tahografi është një pajisje kontrolli dhe matës që ka funksionin e shfaqjes së besueshme të disa parametrave sikurse janë: regjistrimi i shpejtësisë aktuale të lëvizjes së mjetit, distancës së përshkuar si dhe qarkullimit dhe aktiviteteve të shoferit

në funksion të kohës. Tahografi ka një mekanizëm të integruar të orës që mund të jetë mekanik ose elektrik. Mekanizmi i orës ka për detyrë të kthejë fletën e futur të tahografit duke regjistruar në kohë reale të dhënat që janë të rëndësishme për monitorimin e punës së shoferit.

Tahografi ka këto funksione kryesore:

- Shfaqja e shpejtësisë së lëvizjes dhe regjistrimi i saj në funksion të kohës,
- Shfaqja e distancës së regjistruar të udhëtimit,
- Shfaqja e kohës së saktë të lidhur me mekanizmin e fillimit të tahografit,
- Sinjalizim i arritjes së shpejtësisë së kufizuar,
- Regjistrimi i aktiviteteve të anëtarëve të ekuipazhit (personelit).

Funksionet shtesë të tahografit, janë:

- Regjistrimi i përdorimit të sistemeve individuale në automjet,
- Regjistrimi i shpejtësisë respektvishste regjimit të punës së motorit,
- Regjistrimi i implseve lidhur me distancën e përshkruar,
- Monitorimi i konsumit të karburantit.

Për shkak të numrit të madh të të dhënave të përdorshme që ofron tahografi me regjistrimin e tij, si dhe për shkak të avancimit të teknologjisë dhe përmirësimit të vetë pajisjeve, është zgjeruar rrethi i përdoruesve të të dhënave të regjistruara nga tahografi.

Çdo përdorues përdor të dhënat nga tahografi për të rritur produktivitetin e flotës, për të shfrytëzuar kohën e punës dhe për të kontrolluar aktivitetet e shoferëve gjatë procesit transportues. Bazuar në kërkesat e të gjithë përdoruesve për informacione të tilla, është zhvilluar tahograf që përdoret edhe në ditët e sotit, dhe të dhënat hyrëse dhe dalëse të të cilit janë duke u përmirësuar vazhdimisht. Përdoruesit e mëposhtëm të tahografit:

a. **Pronari i flotës dëshiron të ketë një pasqyrë të të dhënave të mëposhtme mbi punën e ekuipazhit të mjetit të ofruara nga tahografi:**

   Rreth punës së ekuipazhit të automjetit:

   - Fillimi dhe përfundimi i punës së anëtarëve të ekuipazhit të automjeteve,
   - Sa kilometra kaluan anëtarët e ekuipazhit,
   - Koha e punës e shpenzuar nga secili anëtar i ekuipazhit që punon në automjet,

- Mënyra e funksionimit të automjetit: shpejtësia, nxitimi/ngadalësimi, konsumi i karburantit, etj.

Këto të dhëna janë të nevojshme për planifikimin operacional të punës së shoferit, i cili duhet të organizohet paraprakisht, dhe në përputhje me ligjet që rregullojnë orarin e punës dhe pushimit të shoferit.

Rreth funksionimit të automjetit:

- Sa kilometra ka kaluar automjeti, sa orë ka punuar dhe si është ngarkuar,
- Në çfarë kushtesh ka punuar automjeti: shpejtësi, nxitim/ngadalësim, konsumi i karburantit,
- Vonesat për shkak të dështimeve dhe keqfunksionimeve.

Këto të dhëna nevojiten për planifikimin operacional të mirëmbajtjes së automjeteve në mënyrë që të rritet cilësia e mirëmbajtjes teknike.

b. Anëtari i ekuipazhit ka nevojë për informacionin e mëposhtëm:

- Koha e saktë,
- Shpejtësia aktuale,
- Numri i kilometrave të përshkuar që nga fillimi i punës,
- Numri i rrotullimeve të motorit,
- Tejkalimi i shpejtësisë dhe kohës së lejuar të drejtimit.

Ai ka nevojë për këtë informacion për të harmonizuar drejtimin e tij me rregullat e orarit të punës dhe pushimit dhe për të planifikuar orarin e punës.

c. Përdoruesi i shërbimit të transportit ka nevojë për informacione për:

- Koha e nisjes dhe e mbërritjes nga ngarkimi/shkarkimi,
- Distanca e përshkuar nga mjetet e transportit,
- Qëndrimi i mjetit gjatë udhëtimit.

Bazuar në këto të dhëna, ai mund të llogarisë shërbimin e transportit dhe të vlerësojë cilësinë e transportit.

d. Autoriteti mbikëqyrës mund të kërkojë informacion për:

- Punën e ekuipazhit, respektivishtë shoferit,
- Kur një anëtar i ekuipazhit fillon / ndalon së punuari,
- Sa kilometra ka kaluar çdo ditë anëtari i ekuipazhit,
- Tejkalimi i shpejtësisë së një anëtari të ekuipazhit,
- Funksionimi i automjetit,
- Me çfarë shpejtësie lëvizte automjeti gjatë menaxhimit të anëtarëve të ekuipazhit individual.

Këto të dhëna përdoren në kontrollet e rregullta në rrugë, në ambientet e operatorit transportues si dhe në rastin e ekspertizës së aksidentit rrugorë.

4.3 Ndarja dhe klasifikimi i tahografëve

Ndarja e tahografit mund të kryhet sipas disa kritereve:

- Sipas qëllimit-tahografët që monitorojnë vetëm funksionet bazë - shpejtësinë dhe distancën e udhëtuar, dhe tahografi që monitorojnë funksionet dhe aktivitetet bazë të të dy ose vetëm një anëtari të ekuipazhit,
- Sistemi i transmetimit të impulsit- mekanik, elektronik dhe dixhital,
- Formati i mediumit të regjistrimit - kasetë, fletë grafiku dhe kartë memorie,
- Kohëzgjatja e periudhave të regjistrimit - një-ditore dhe shtatë-ditore.

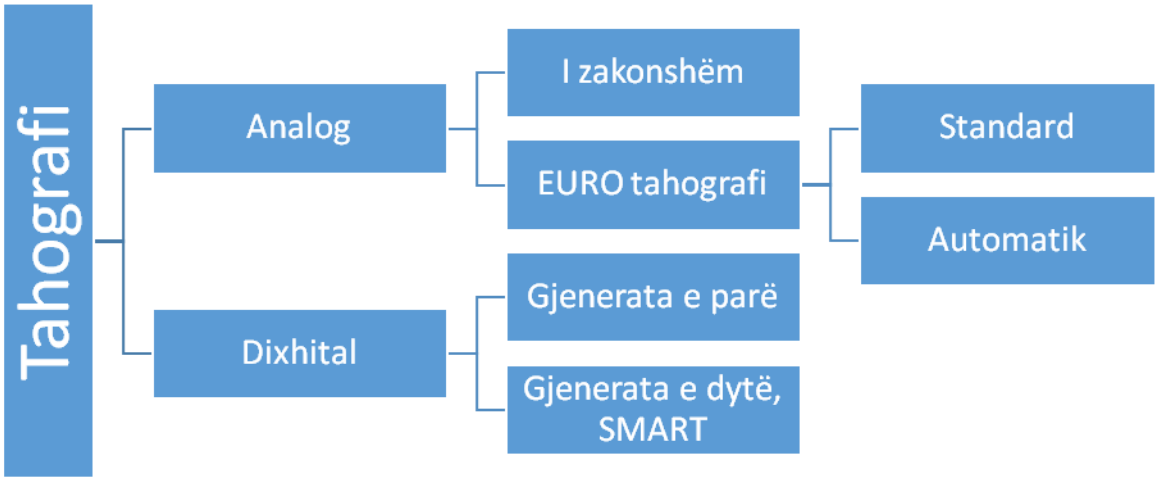


Fig. 4.3 Ndarja dhe klasifikimi i tahografëve [15]

Sipas qëllimit, ekzistojnë tahografë që janë të destinuara vetëm për funksionet bazë të monitorimit të shpejtësisë aktuale dhe distancës së përshkuar në funksion të kohës. Këta tahografë mund të quhen "të zakonshëm", dhe diku në literaturë gjen emrin "udhëtimtarë".

Krahas tyre ekzistojnë edhe tahografi të cilët përveç të dhënave bazë të listuara mundësojnë regjistrimin e kohës së kaluar në kryerjen e veprimtarive profesionale që nuk janë pjesë e drejtimit të mjetit.

Duke qenë se tahografi është bërë i detyrueshëm në vendet e BE-së, ai mund të quhet tahografi EURO. Sipas mënyrës se si transmetohet dhe përpunohet informacioni (impulsi) për distancën e përshkuar, tahografit mund të ndahen në: **mekanikë**, **elektronikë** dhe **dixhitalë**.

- **Tahografët mekanikë-**marrin informacion në lidhje me distancën e përshkuar nga boshti i daljes së ndërruesit (kutisë) së shpejtësisë ose diferenciali nëpërmjet një një litari te çeliktë. Ky rrotullim i litarit te çeliktë, në vetë tahografin, shndërrohet në lëvizje mekanike duke shënuar përmes aktivizizimit të njehsorëve të caktuar.
- **Tahografët elektronikë**- marrin dhe përpunojnë informacionet përmes impulseve elektronike me ndihmen e një konvertuesi i cili e bënë të mundur konvertimin e lëvizjeve mekanike në impulse elektronike (transmetues impulsi) dhe të cilat vendosen në daljen e kutisë së shpejtësisë ose diferencialit. Lidhja midis tahografit dhe senzorit bëhet nëpërmjet një kabllo elektrike.
- **Tahografët dixhital**- funksionojnë në mënyrë të ngjashme si ato elektronike, ku transmetuesi i impulsit të tahografit dixhital, përveç impulseve që përfaqësojnë numrin e rrotullimeve, dërgon në tahograf të dhëna të koduara (shifruara).

Dallimi midis tahografit EURO dhe tahografit të zakonshëm është se tahografët EURO në fletën e grafikut mund të regjistrojnë kohën e fillimit dhe mbarimit të punës së anëtarëve të ekuipazhit, si dhe aktivitetet e shoferit gjatë orarit të punës si "punë të tjera", "disponueshmëri" dhe "pushim",”kohë", ndërsa tahografit e zakonshëm regjistrojnë vetëm të dhënat se cili shofer dhe kur ka vozitur pa aktivitete shtesë.

Tahografët Euro (tipet 1311 dhe 1314) sikurse është prezentuar në figurën 4.4, në kutinë e konstruksionit mbështjellës kanë çelësa ose butona që lejojnë anëtarin e ekuipazhit të zgjedhë llojin e duhur të aktivitetit.

Ekzistojnë katër lloje të aktiviteteve që mund të evidentohen në tahograf [16]:

- Koha efektive e drejtimit ("ngasja") ,
- Koha tjetër e funksionimit ("çekiç") ,
- Koha e disponueshmërisë ("kub") ,
- Pauzat gjatë ngasjes (vozitjes) dhe koha e pushimit ditor ("krevat") .

Lloji i aktivitetit zgjidhet nga anëtari i ekuipazhit në përputhje me aktivitetin aktual. Ekzistojnë tahografë standardë dhe automatikë në lidhje me mënyrën e ndërrimit të shoferëve. Tahografët standard regjistrojnë aktivitetet në zona të ndryshme të fletës së grafikut (diskdiagramit) dhe ata duhet të kalojnë manualisht çelësin në aktivitetin "ngasje". Përzgjedhja e aktiviteteve të tjera bëhet edhe me dorë në varësi të aktiviteteve dhe nevojave të shoferit.

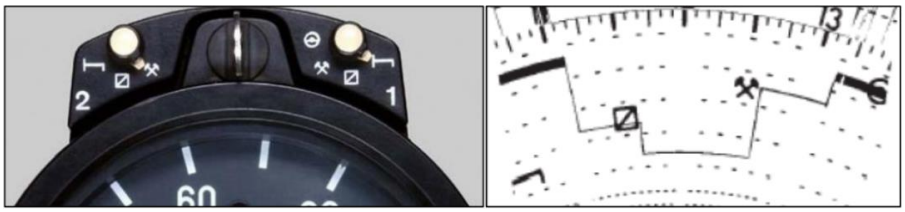


Fig. 4.4. Tahografët standard EC 1311/1314

Tahografi automatik i prezantuar si në figurën 4.5, regjistron të gjitha aktivitetet e një anëtari të ekuipazhit në një nivel, por me trashësi vijash të ndryshme dhe nuk është e nevojshme të kaloni manualisht në aktivitetin "ngasje", por mekanizmi i tahografit kalon automatikisht në aktivitet "ngasje" kur shpejtësia e mjetit kalon mbi 5[km/h].

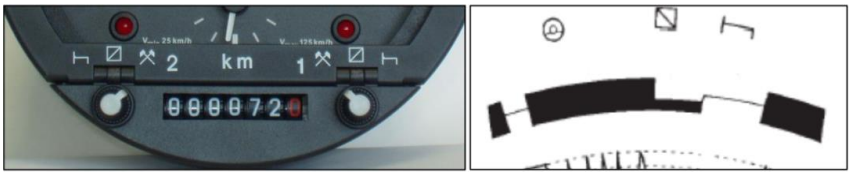


Fig. 4.5. Tahografi automatik EC 1319/1324

Tahografi dixhitali prezentuar si në figurën 4.7, është një tahografi modern që ka funksionet e shfaqjes automatike dhe gjysmë automatike, regjistrimit, printimit, ruajtjes dhe marrjes së të dhënave për lëvizjen e automjetit dhe kohëzgjatjen e aktiviteteve të shoferit. Në përputhje me përparimin në funksionet e tahografit dixhital, gjenerimi i atëhershëm i para-tahografët do të konsiderohen si një version i gjeneratës së parë të tahografit dixhital dhe

tahografit inteligjentë do të konsiderohen si një version i gjeneratës së dytë të tahografëve. Ekzistojnë 4 lloje të prodhuesve më të njohur në treg të tahografit dixhital: Continental Automotive GmbH, Stoneridge electronis, Intellic GmbH, Actia S.A [17].

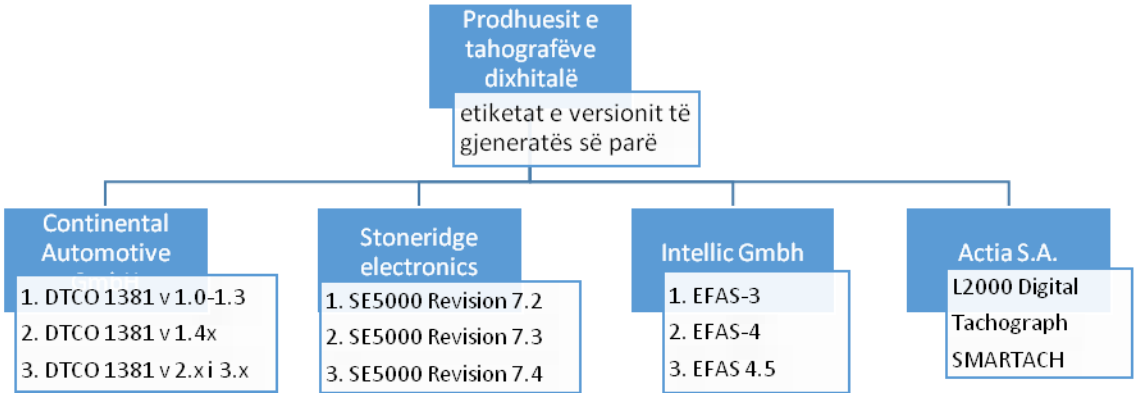


Fig. 4.6. Prodhuesit dhe etiketat e versioneve të gjeneratës së parë

Fig. 4.7. Tahografi dixhital

Në vendet e Bashkimit Evropian është bërë detyrim instalimi i versionit të parë të tahografit dixhital në automjetet e sapoprodhuara dhe të regjistruara për herë të parë pas datës 1 maj 2006.

Detyrimi për instalim vlen edhe për shtetet anëtare të marrëveshjes AETR si dhe për automjetet nga Republika e Kosovës që përdoren në transportin ndërkombëtar. Automjetet që marrin pjesë në transportin e brendshëm janë të detyruar të instalojnë tahografi dixhital në automjetet e prodhuara dhe të regjistruara për herë të parë nga 1 korriku 2011.

Tahografët dixhitalë duhet të instalohen në:

- kamionë dhe grupe mjetesh me një masë maksimale të autorizuar që tejkalon 3.5 ton, dhe
- autobusë për transportin e më shumë se 9 pasagjerëve, përfshirë shoferët.

Qëllimi i aplikimit të tahografit dixhital është:

- Ndërprerja e përdorimit të tahografëve analogë, të cilët, për shkak të natyrës së funksionimit të tyre, janë subjekt i manipulimit,

- Mundësimi i përdorimit më të lehtë të kontrollit mbi punën e anëtarëve të ekuipazhit përmes metodave moderne të mbledhjes dhe analizës së të dhënave,
- Që të gjithë pjesëmarrësit në sistemin e transportit të kenë përgjegjësi në përputhje me rregulloret dhe përdorimin e tahografit.

Përveç kësaj, është shumë më e lehtë të ruhen të dhënat për aktivitetet e shoferit, sepse shoferët nuk duhet të kenë një numër të madh kartash tahografi gjatë vozitjes, por të gjitha të dhënat e nevojshme ruhen në kartën e shoferit dhe tahografin dixhital.

Tahografi dixhital duhet të regjistrojë të paktën të dhënat e mëposhtme:

- Identiteti i shoferit,
- Shpejtësia dhe distanca e përshkuar nga automjeti,
- Koha,
- Aktivitetet e shoferit,
- Të dhëna për kontrollin, kalibrimin dhe riparimin e tahografit dixhital,
- Ngjarjet dhe gabimet.

Gjenerata e dytë e tahografëve dixhitalë, tahografët SMART, janë pajisje moderne që shërbejnë për monitorimin e aktivitetit të shoferit dhe përputhshmërinë me rregulloret gjatë orarit të punës. Nga data 15.06.2019 të gjitha automjetet e reja në Bashkimin Evropian duhet të pajisen me një tahografi inteligjent-SMART [18].

Përparësitë e tahografëve inteligjentë pasqyrohen në sa vijon:

- tahografi kujton pozicionin gjeografik të mjetit në fillim të ndërrimit, në fund të ndërrimit dhe çdo tre orë të akumuluara drejtimi,
- mundëson lidhjen me telefonat inteligjentë në mënyrë që shoferi të mund të vëzhgojë parametrat e drejtimit të tij përmes ekranit të telefonit inteligjent,
- mundësojnë komunikim më të mirë ndërmjet sensorit të lëvizjes në kutinë e shpejtësisë dhe njësisë së tahografit dixhital në kabinën e automjetit sepse këto të dhëna do të kodohen dhe do të jetë shumë më e vështirë të manipulohet funksionimi i tahografit,
- me ndihmën e një sistemi të posaçëm do të mundësohet leximi i funksionimit të tahografit dixhital përmes lidhjes në distancë, ku automjeti nuk do të ndalet për kontroll, kështu që shoferi do të kursejë kohë.

Tahografët inteligjentë ofrojnë një gamë të gjerë opsionesh që lejojnë drejtuesin dhe transportuesin të punojnë më lehtë, p.sh. është e mundur që shoferi të rregullojë aktivitetet pas ndezjes ose fikjes së mjetit, kohën e paralajmërimit të pauzës, kohën pas së cilës shfaqet mesazhi paralajmërues për rregullimin e leximit të shpejtësisë pa shkuar në punëtorinë e tahografit dixhital.

4.4 Regjistrimet e evidentuara nga tahografi

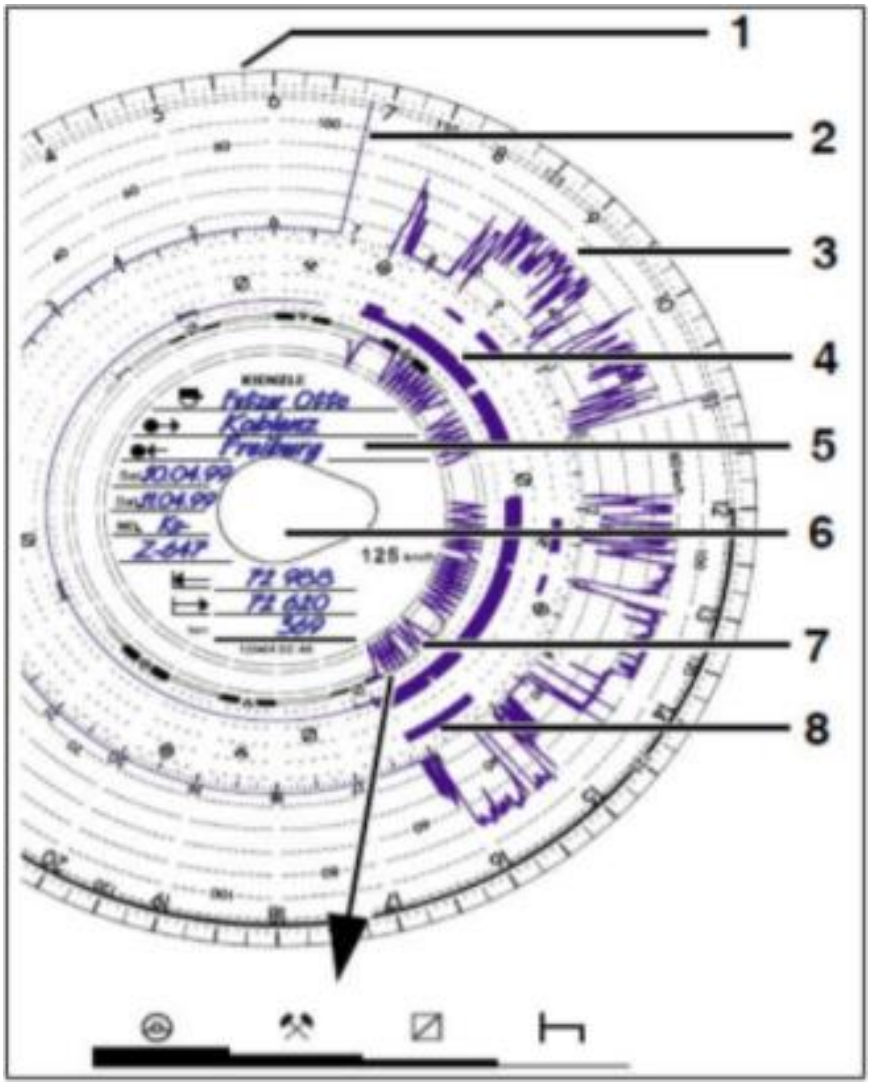
Pavarësisht se si transmetohet dhe përpunohet informacioni i shpejtësisë dhe distancës, të gjithë tahografitë analogë kanë një sistem regjistrimi në fletën e tahografit.

Baza e sistemit është një mekanizëm i orës që nis fletën e tahografit dhe kështu lidh regjistrimin e shpejtësisë aktuale në raport me distancën e përshkuar dhe llojin e punës së shoferit me kohën reale kur është bërë regjistrimi. Fletët e tahografit të prezentuar si në figurën 4.7, janë prej letre të veshura me një shtresë të veçantë parafine në njërën ose të dyja anët (për të regjistruar numrin e rrotullimeve), në të cilën shënjuesit (gjilpërat) lënë shenjë kur kalojnë mbi fletë.

Vetë shtypësi ka gjilpëra çeliku me majë të mprehtë që lidhen në mënyrë elastike me mbajtëset e lëvizshme dhe të cilat lidhen drejtpërdrejt me sistemin për lëvizjen e akrepave të orës dhe shpejtësinë, dmth nga raporti i distancës së përshkruar.

Fig 4.7 Fletë tahografi para dhe mbrapa [19]

Në anën e përparme të kartës së tahografit (fig.4.8), përveç hyrjes së detyrueshme manuale që përdoret për identifikimin e drejtuesit të mjetit, automjetit dhe orën (datën) e përdorimit të pajisjes së tahografit, regjistrohen edhe të dhënat tjera si vijon:



Legjenda:
1. shkalla kohore,
2. regjistrimi i heqajes së fletës së tahografit,
3. regjistrimi i shpejtësisë,
4. regjistrimin e aktiviteteve të ndryshme të punës së shoferit,
5. të dhëna për shoferin, itinerarin (vendin e nisjes dhe arritjes) dhe datën,
6. hapja qendrore e fletës së tahografit,
7. regjistrimi i distancës së përshkuar,
8. regjistrime të tjera (konsumi i karburantit).

Fig. 4.8. Regjistroni dhe futni manualisht në fletën e tahografit

4.4.1 Regjistrimet në fletën e tahografit

Sikurse e theksua më lartë, në fletën e tahografin analog mund të regjistrohen shumë të dhëna. Mirëpo këtu ne do ti prezentojmë vetëm disa më kryesore, sikurse i kemi prezentuar në vijim [20].

1. Shpejtësia [km/h]

Lëvizja drejtvizore e shtypësit (gjilpërës) së shpejtësisë, kur automjeti përshpejton ose ngadalësohet, dhe lëvizja e njëtrajtshme rrotulluese e fletëpalosjes me anë të një mekanizmi të orës formojnë një diagram të shpejtësisë. Me ndihmën e vijave rrethore të ndërprera, mundësohet leximi i shpejtësisë së mjetit në çdo moment të dëshiruar. Gama maksimale e matjes së fletës së tahografit dhe tahografit duhet të jenë identike.

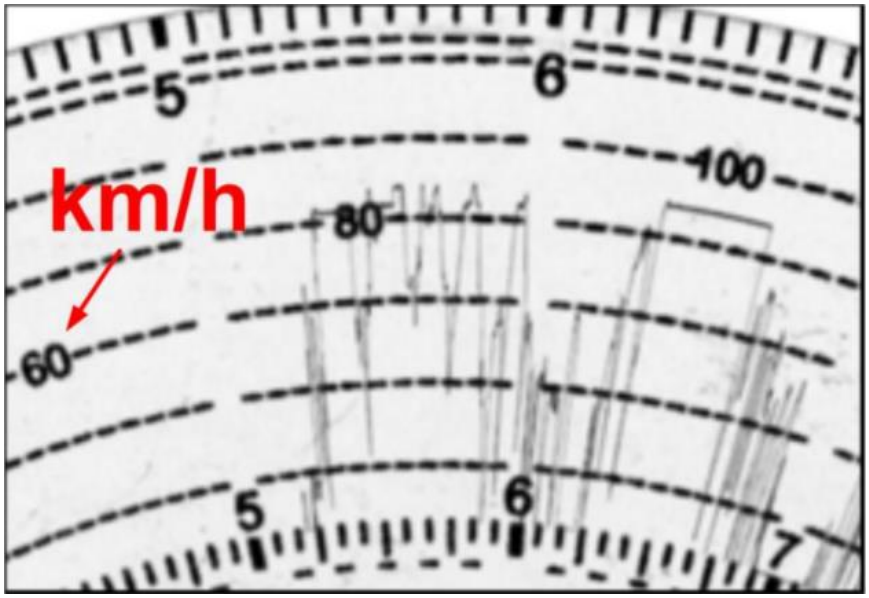


Fig 4.9. Regjistrimi i shpejtësisë në fletën e tahografit

2. Aktivitetet e anëtarëve të ekuipazhit në tahografin automatik të EC-së

Tahografit, përveç kohës së drejtimit dhe ndalimit, regjistrojnë edhe kohët e mëposhtme të drejtimit t. Mënyra e funksionimit të anëtarëve të ekuipazhit në përputhje me rregulloret:

1. Ngasje,
2. Punë të tjera,
3. Koha e disponueshmërisë,
4. Kohët e pauzes dhe pushimit.

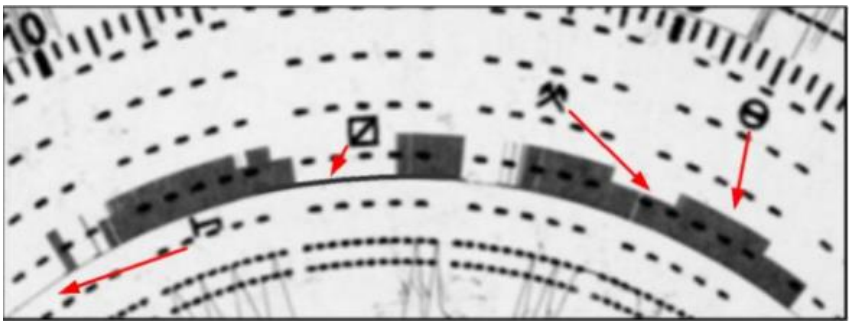


Fig. 4.10. Regjistrimi i aktiviteteve të ekuipazhit-shoferit

3. Distanca e përshkuar në km

Distanca e përshkuar regjistrohet nga një printer që vizaton një vijë të shkallëzuar e ashtuquajtur "vijë sharre". Gjatë vozitjes, shtypësi (gjilpëra) lëviz në vijë të drejtë, duke bërë një vijë zigzag dhe kur automjeti është në lëvizje ai lë një vijë rrethore. Lëvizja e shtypësit (gjilpërës) nga vija e poshtme në vijën e sipërme në fushën e distancës është 5 kilometra. Bazuar në këtë, distanca e përshkuar nga automjeti mund të përcaktohet saktësisht.

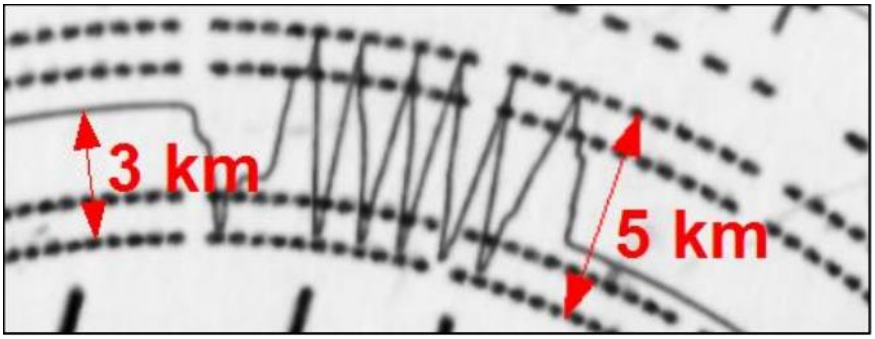


Fig 4.11. Distanca e përshkuar

4. Shënime shtesë

Pothuajse të gjithë tahografit analog mund të pajisen me një shtypës (gjilpërë) shtesë që përdoret për të regjistruar funksionimin e madhësive shtesë në automjet. Shtypësi kontrollohet në mënyrë elektronike dhe vizatohet një diagram vijash. Një vijë bazë e hollë koncentrike regjistrohet vazhdimisht dhe kur një njësi shtesë aktivizohet në automjet, vizatohet një vijë radiale më e trashë. Në anën e pasme të automjeteve individuale, mund të ketë një regjistrim të numrit të rrotullimeve të motorit në periudha të caktuara të funksionimit të mjetit motorik.

Fig 4.12. Shfaqja e numrit të rrotullimeve të motorit në pjesën e pasme të flëtës

4.4.2 Regjistrimet përmes kartës memoruese të tahografit

Mënyra e teknologjisë më më të fundit për të mbajtur të memoruara dhe transferuar të dhëna për orët e punës, distancën e përshkuar dhe aktivitetet e shoferit janë kartat e memories për tahografit dixhitalë që lejojnë identifikimin, ruajtjen dhe marrjen e të dhënave të pronarit.

Ekzistojnë katër lloje të kartave të përdorura në tahografët dixhitalë:

- ***Karta e shoferit*** - një kartë tahografi që identifikon shoferin dhe ruan të dhënat për aktivitetet e shoferit. Ai lëshohet për një periudhë vlefshmërie jo më të gjatë se pesë vjet,
- ***Karta e transportuesit*** - kartelë tahografi që identifikon mbajtësin e kartelës dhe e cila mundëson shfaqjen, marrjen dhe printimin e të dhënave të ruajtura në tahografi dhe që kanë të bëjnë me transportuesin. Lëshohet për një periudhë vlefshmërie jo më të gjatë se pesë vjet.
- ***Kartela e punëtorisë*** - kartelë tahografi e cila identifikon mbajtësin e kartelës dhe e cila mundëson shikimin, kalibrimin dhe aktivizimin e tahografit, përkatësisht shkarkimin e të dhënave nga tahografi. I lëshohet një personi të punësuar në një punishte tahografi për një periudhë jo më të gjatë se një vit,
- ***Karta e organit mbikëqyrës*** - një kartë tahografi që i mundëson organit mbikëqyrës qasjen në të dhënat e ruajtura në memorien e tahografit, në kartën e shoferit dhe në kartën e punëtorisë për t'i lexuar, printuar ose shkarkuar ato. Kartela i lëshohet organit mbikëqyrës që kryen mbikëqyrjen, në emër të personit të autorizuar, për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

Përveç regjistrimit automatik të regjistruar nga vetë tahografi dixhital, tahografi dixhital mundëson edhe futjen e mëvonshme të të dhënave që mund të futen nga vetë drejtuesi i mjetit, për aktivitete që nuk janë regjistruar më parë automatikisht. Është një hyrje manuale që hyn në të gjitha aktivitetet që janë zhvilluar gjatë kohës kur karta nuk ka qenë në tahografin dixhital.

Përveç shënimeve në kartat memoruese, shoferi gjatë punës së tij, nëse është e nevojshme, qoftë për shkak të kërkesës së mbikëqyrjes, ndryshimit të automjetit apo kontrollit personal të parametrave të drejtimit, mund të printojë një printim në letër termike që është "në rrotull" emebrthyer në vetë tahografi dixhital.

Ekzistojnë llojet e mëposhtme të printimeve dixhitale të tahografit:

- printimi nga karta e shoferit,
- printimi nga një tahograf dixhital.

4.5 Detyrat e aplikimit të tahografit në trafikun rrugor

Pra, Tahografi është një pajisje që ka për detyrë të transferojë të gjitha lëvizjet dhe aktivitetet e drejtuesit në një regjistër në një formë të caktuar që do t'i shërbejë shoferit, monitorimit të orarit të punës dhe angazhimit të tij në punë, si dhe pronarit të flotës që synon të maksimizojë përdorimin e automjetit. , rrisin produktivitetin dhe planifikimin e punës së shoferit dhe automjetit. Gjithashtu, organet mbikëqyrëse kanë mundësi që përmes shënimeve në kartelën e tahografit dhe kartelën e memories të monitorojnë punën e kompanisë dhe në atë mënyrë të ndikojnë në rritjen e sigurisë në komunikacion në rrugë.

Nëpërmjet historisë së përmirësimit të punës dhe funksionimit të tahografit, vërehet tendenca e të gjithë pjesëmarrësve në transport për t'i kushtuar gjithnjë e më shumë rëndësi ndërtimit të tahografit dhe përdorimit të tij. Krahas kontrollit dhe mbikëqyrjes, e cila është e nevojshme për shkak të manipulimeve të caktuara në punën me tahografi, gjithnjë e më shumë i kushtohet vëmendje statusit social dhe të punës së drejtuesve të mjeteve, të cilët shpeshherë ishin në mëshirë të transportuesve që insistonin në shtimin e kilometrave për shoferët e tyre.

Tahografit analog, me funksionet e tyre bazë, ishin bazamenti që ishte një pikënisje cilësore për përmirësimin e punës së drejtuesve të mjeteve. Të gjitha entet e trafikut ishin të fokusuar në

synimin për të reduktuar mundësinë e manipulimit të shoferit krahas përfitimeve që sjell tahografi në përmirësimin e punës së shoferit.

Në këtë mënyrë u ndërtuan tahografët dixhitalë, të cilët lehtësuan trajtimin e tahografit, reduktuan numrin e madh të fletëzave të tahografit për të cilat drejtuesit duhet të kujdeseshin dhe e zëvendësuan me një kartë memorie të vetme që përmban të gjitha të dhënat e nevojshme për shoferin, transportuesin dhe mbikëqyrësin.

Menjëherë pas tahografëve dixhitalë, vijnë tahografi inteligjentë-SMART që kanë shumë gjëra më të dobishme, kështu që vetë shoferi mund ta "personalizojë" tahografin e tij inteligjent, d.m.th. për të rregulluar funksione të ndryshme të menysë në një mënyrë që i përshtatet punës së tij dhe lejon transportuesin dhe mbikëqyrësit të heqin parametrat e drejtimit nga tahografi inteligjent në një situatë që nuk ndërhyn në punën e shoferit dhe nuk e ndalon atë të monitorojë në rrugë .

Kapitulli

5

5. GRUMBULLIMI, PËRPUNIMI I TË DHËNAVE TË REGJISTRUARA PËRMES TAHOGRAFIT

Sikurse u cek edhe më herët, sipas ligjit LTRr Nr. 04/L-179 [4] ishin të parapara se cilat lloje të automjeteve duhet të kenë të integruar tahografin, pra ato me masën maksimale të lejuar më shumë se 3,5 ton, automjete me masë maksimale të lejueshme me rimorkio më shumë se 3,5 ton dhe autobusë të projektuar ose të përshtatur përgjithmonë për të transportuar më shumë se 9 pasagjerë, përfshirë shoferin.

Sipas dizajnit, në parim kemi një klasifikim të përgjithshëm [21] :

1. Tahografi analog dhe
2. Tahografi dixhital.

Automjete të reja të regjistruara në Republikën e Kosovës për herë të parë pas datës 1.1.2009. duhet të ketë të instaluar një tahografi dixhital, ndërsa tahografit analog ekzistues mund të përdoren në automjete të tjera. Ekziston edhe mundësia e zëvendësimit të tahografëve dixhitalë në automjete të vjetra, por kjo nuk kushtëzohet dhe nuk kërkohet nga legjislacioni egzistues.

5.1 Tahografi analog

Tahografi analog (Figura 5.1) është një pajisje e destinuar për përdorim në trafikun rrugor për regjistrimin e shpejtësisë dhe distancës së përshkuar, si dhe kohën e punës dhe pushimit ku të dhënat regjistrohen në një fletë regjistrimi të ashtuquajtura “fletë tahografi”, në të cilën pjesa e sipërme e shtypësit regjistron me presion mekanik në fletën e regjistrimit dhe kështu mundëson regjistrimin e të dhënave për një ditë (24 orë). [16]

Fig 5.1 Tahografi analog VDO 1324

Tahografi duhet të tregojë dhe regjistrojë në mënyrë autentike:

1. gjatësinë (distancën) e përshkuar nga automjeti;
2. shpejtësinë e mjetit, koha e drejtimit, prishjet (avaritë);
3. kohëzgjatja e llojeve të tjera të punës dhe gatishmëria për punë;
4. kohëzgjatja e ndërprerjeve të punës dhe kohëzgjatja e pushimeve ditore;
5. hapja e kutisë në të cilën është futur fleta e regjistrimit;
6. vetëm për tahografët elektronikë: çdo ndërprerje në tensionin e furnizimit të tahografit më të gjatë se 100 ms (duke përjashtuar ndriçimin) nga rryma dhe çdo ndërprerje në përcjellësin nga sensori i regjistrimit të distancës dhe shpejtësisë në tahografit.

Tahografi regjistron të dhënat në një fletë regjistrimi në mënyrë që mekanizmi i orës ta rrotullojë fletën në drejtim të kundërt, dhe shtypësit lëvizin vertikalisht lart ose poshtë në varësi të madhësisë së matur (shpejtësia dhe distanca e përshkuar). Mekanizmi i orës do ta rrotullojë fletën e regjistrimit për një rreth të plotë për 24 orë.

Drejtuesit e mjeteve duhet të përdorin fletën e regjistrimit çdo ditë gjatë drejtimit të automjetit, duke filluar nga momenti kur marrin mjetin në shfrytëzim dhe për tu nisur për rrugë. Kjo fletë nuk hiqet para përfundimit të orarit ditor të punës, por nuk mund të përdoret për më shumë se 24 orë (neni 34 (1) i Rregullores (BE) Nr. 165/2014) pasi çon në dyfishimin (transkriptimin) e të dhënave të reja mbi të vjetra , e cila nuk lejohet. Tahografi analog nuk instalohet më në automjetet e tipeve të reja [6].

5.1.1 Fletët e regjistrimit të tahografit analog

Fletët e regjistrimet duhet të testohen dhe miratohen sipas tipit, të dizajnuara në mënyrë që të mos ndërhyjnë në funksionimin normal të tahografit, në mënyrë që të dhënat të jenë të pashlyeshme, të lexueshme dhe të dallueshme, dhe dimensionet e të dhënave dhe të gjitha regjistrat nuk duhet të ndryshojnë gjatë funksionimit në lagështi normale dhe kushtet e temperaturës.

Fleta e regjistrimit është e mbuluar me një emulsion të veçantë në të cilin çdo presion mekanik lë një shenjë të përhershme. Shtypësit (gjilpërat) përdorin majën e tyre për të krijuar presion mbi emulsionin dhe kështu bëjnë regjistrime. Për shkak të ndjeshmërisë ndaj prekjes, të dhënat duhet të trajtohen me kujdes për t'i mbajtur të dhënat të lexueshme.

Fleta e regjistrimit (Figura 5.2) përbëhet nga fushat e regjistruara nga pajisja e tahografit dhe nga fushat e printuara nga shoferi dhe punëtori mbil para ngasjes dhe futjes së fletës së tahografit, pra pas heqjes së fletës së tahografit dhe në rastet kur pajisja e tahografit është me defekt.

Fletët e regjistrimit duhet të kenë:

1. një sipërfaqe e destinuar vetëm për regjistrimin e të dhënave të lidhura me shpejtësinë;
2. një sipërfaqe e destinuar vetëm për regjistrimin e të dhënave në lidhje me distancën e përshkuar nga automjeti;
3. një zonë për regjistrimin e të dhënave në lidhje me kohën e vozitjes, llojet e tjera të punës dhe gatishmërinë, dhe ndërprerjet e punës dhe pushimin ditor;
4. pjesa e pasme e fletës së regjistrimit me ndarjen nga 0 në 24 orë për futjen manuale të të dhënave për kohën e drejtimit, llojet e punës, gatishmërinë, ndërprerjen e punës dhe pushimin ditor.

Sipërfaqja e regjistrimit të shpejtësisë duhet të ketë një shkallë, dhe vlera e distancës midis vijave ndarëse të tërhequra në shkallën e shpejtësisë nuk duhet të kalojë 20 km/orë. Çdo vijë ndarëse duhet të shënohet me një numër të shpejtësisë së duhur.

Shkurtesa "km/h" duhet të vendoset në të paktën një vend në sipërfaqen e regjistrimit. Vija e fundit ndarëse duhet të përputhet me kufirin e sipërm të intervalit matës të regjistruar.

Zona për regjistrimin e gjatësisë së distancës së përshkuar duhet të ndahet në mënyrë që numri i kilometrave të përshkuar të jetë lehtësisht i lexueshëm.

Informacioni i mëposhtëm duhet të shtypet (printohet) në çdo fletë regjistrimi:

1. emri ose emri i prodhuesit;
2. përcaktimi zyrtar i llojit të fletës së regjistrimit;
3. përcaktimi zyrtar i llojit të tahografit në të cilin mund të përdoret fleta e regjistrimit;
4. kufiri i sipërm i gamës matëse të shpejtësisë i shprehur në km/orë.

Një shkallë kohore duhet të printohet në çdo fletë regjistrimi në mënyrë të tillë që të jetë e mundur të lexohet koha drejtpërdrejt çdo 15 minuta dhe që intervalet kohore prej 5 minutash të mund të përcaktohen lehtësisht .

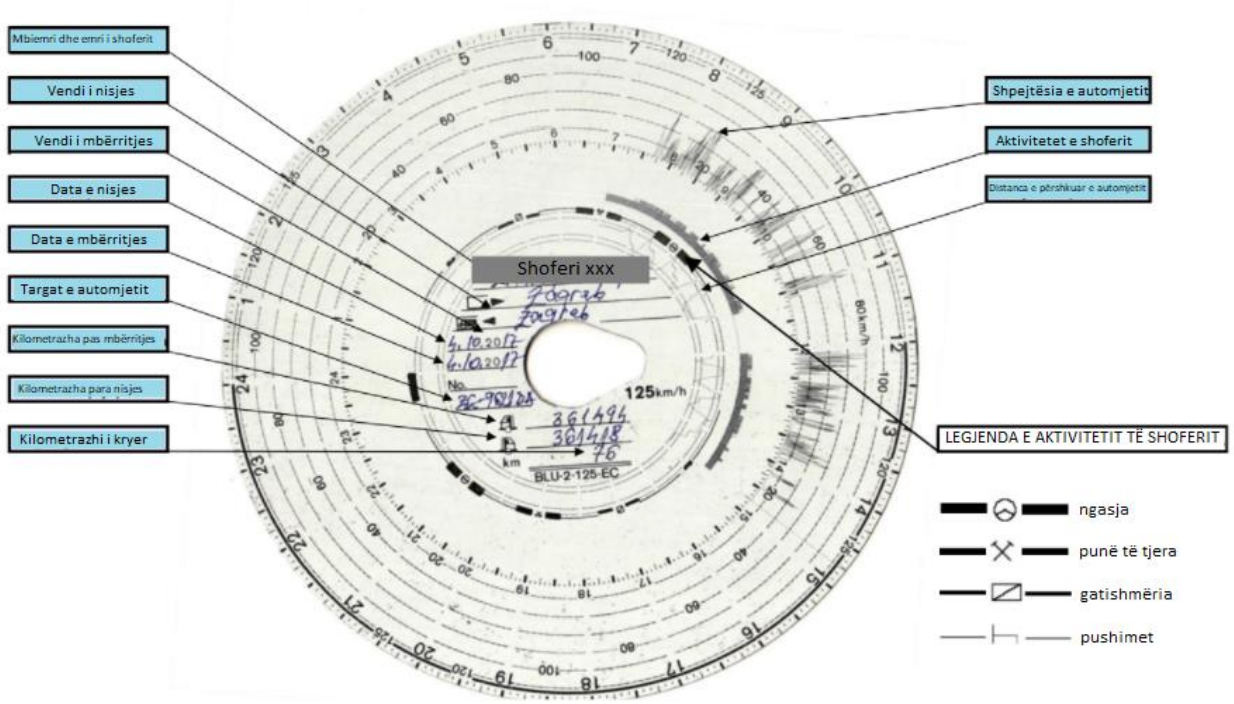


Fig 5.2 Të dhënat e regjistruara në pjesën e përparme të fletës së regjistrimit të tahografit analog [22]

Çdo drejtues duhet të shkruajë informacionin e mëposhtëm në fletën e përparme (Figura 5.2) në mënyrë që të mos dëmtojë fletën dhe të reduktojë lexueshmërinë e saj:

1. Mbiemri dhe emri;
2. data dhe vendi i fillimit dhe përfundimit të punës;
3. numrin e regjistrimit të mjetit që do të drejtojë (ngas);
4. gjendja e odometrit (kilometrave të kaluara) në fillim dhe në fund të drejtimit.

Futja manuale e të dhënave (Figura 5.3) në anën e pasme të fletës së regjistrimit aplikohet:

1. në rast të ndërrimit të automjetit gjatë ditës së punës;
2. në rast të dështimit të regjistrimit nga pajisja e tahografit, shënimet e paregjistruara gjatë ngasjes pastaj duhet të regjistrohen manualisht për brenda një periudhe 24-orëshe.

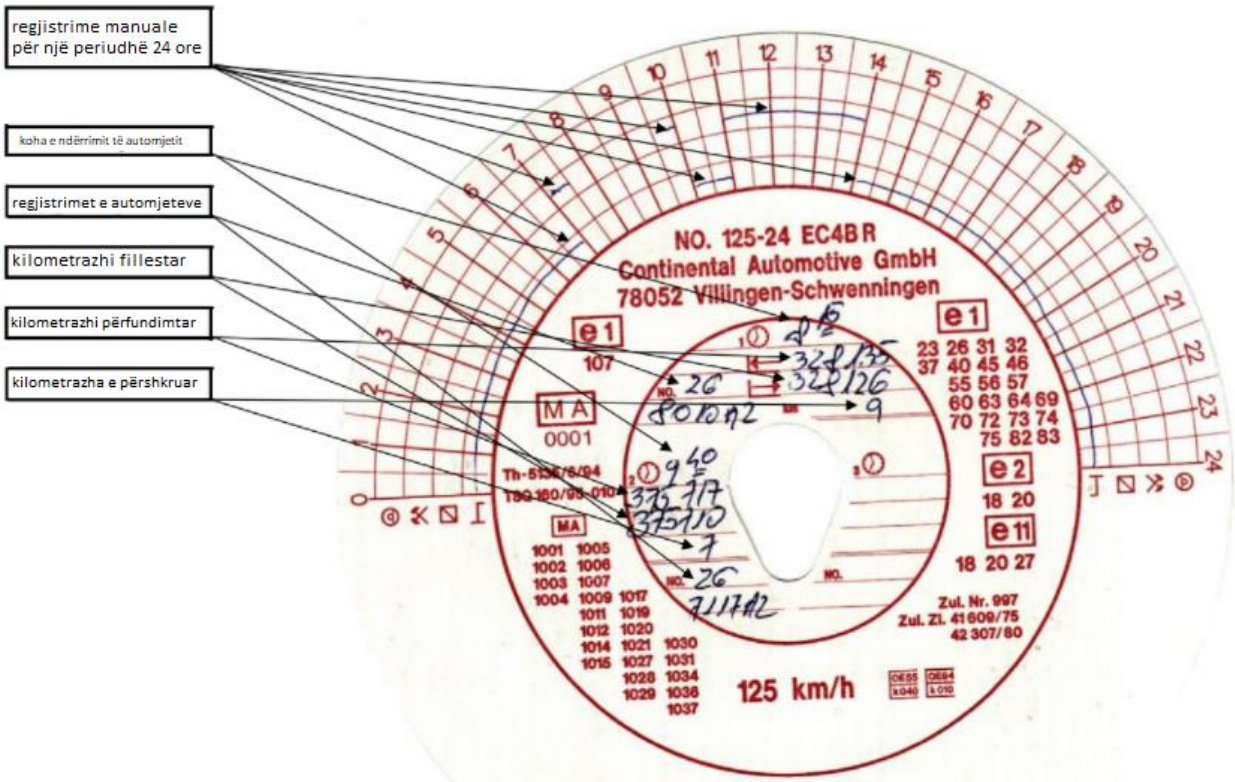


Fig 5.3. Të dhënat e regjistruara në pjesën e pasme të fletës së regjistrimit të tahografit analog [22]

Deri në tre ndrrime të automjetit mund të regjistrohen në fushën qendrore dhe duhet të futen çdoherë kur ndrrohet automjeti, sepse fletëtën e regjistrimit shoferi e merr me vehte:

1. koha e ndrrimit të automjetit;
2. gjendja e çelësit të km në fillim të funksionimit;
3. numri i regjistrimit të automjetit;
4. gjendja km pas përfundimit të punës;
5. kilometra të përshkuar.

Nëse dy shoferë marrin drejtimin me radhë (Shoferi 1 dhe Shoferi 2), tahografi duhet të regjistrojë të dhënat e aktivitetit njëkohësisht dhe veçmas në dy fletë të ndryshme regjistrimi

(Figura 5.5). Shoferi që drejton mjetin është shoferi 1, dhe drejtuesi i cili është në sediljen e pasagjerit është shoferi 2.

Kur vendoset fleta e regjistrimit në tahograf, fleta e regjistrimit të Shoferit 2 është gjithmonë poshtë (mbrapa) fletës së regjistrimit të Shoferit 1.

Kur automjeti është në lëvizje, aktiviteti i drejtimit regjistrohet automatikisht vetëm tek Shoferi 1 ndërsa në të njëjtën kohë Shoferi 2 regjistrohet automatikisht aktiviteti vetëm për disponueshmëri. Kur automjeti nuk është në lëvizje, të dy drejtuesit regjistrojnë automatikisht aktivitetin e punëve të tjera. Kur ndryshoni shoferi, pra kur Shoferi 2 bëhet Shoferi 1 dhe anasjelltas, duhet të ndryshohet vendndodhja (rendi) i fletëve të regjistrimit në tahograf.

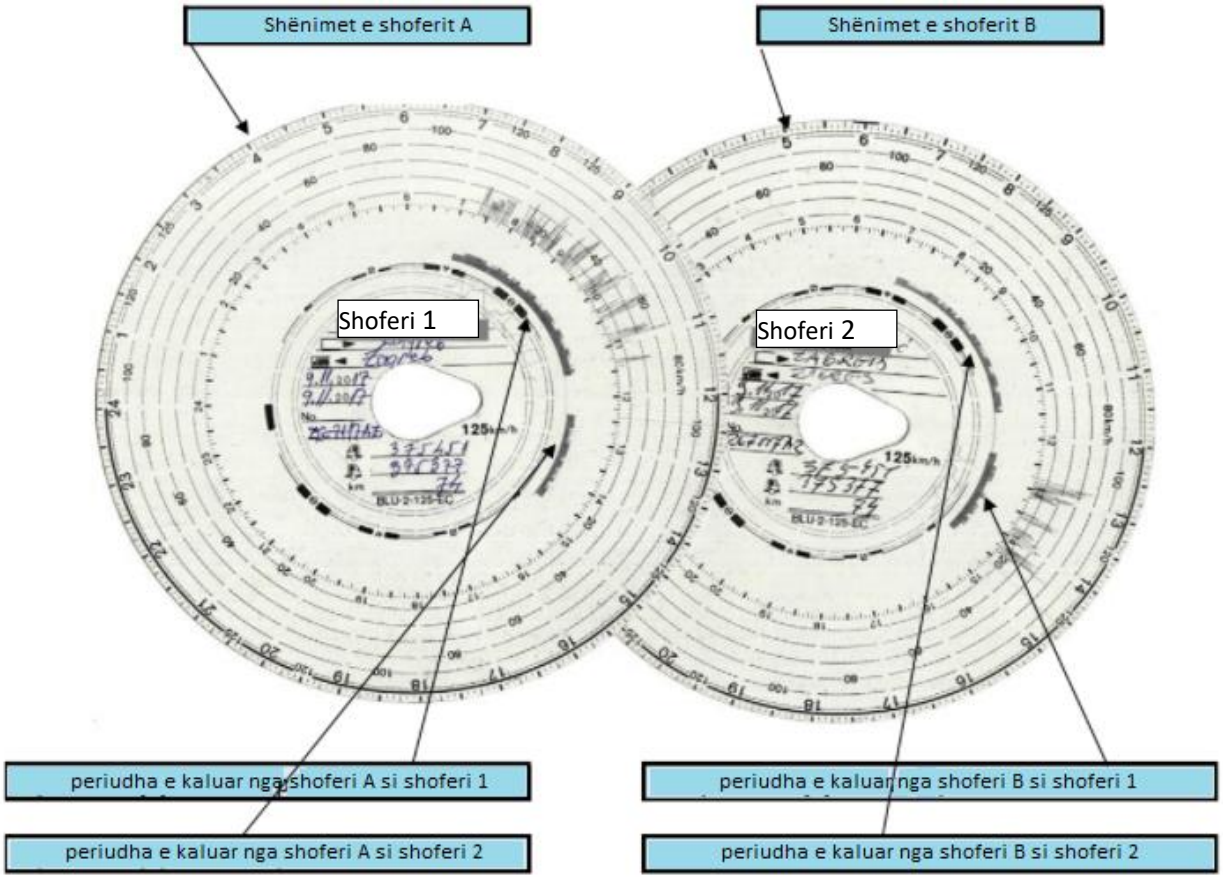


Fig 5.4. Fletët e regjistrimit të tahografit analog për ekuipazhe me dy shoferë [22]

5.2 Tahografi dixhital

Me kalimin e viteve të përdorimit të një tahografi analog për regjistrimin e aktivitetit të shoferit, është bërë e qartë se sa mangësi ka ky koncept në zbatimin e rregulloreve për orarin e

punës dhe pushimet e drejtuesve të mjeteve. Problemet në zbatimin e rregulloreve lidheshin me prevalencën relativisht të lartë të manipulimeve me tahografi analog, ngathtësinë në manovrim dhe aplikimin e vështirë të pajisjeve IT në analizën e shënimeve në fletët e tahografit, pamundësia për të regjistruar ngjarje të lidhura me automjetin, etj.

Gjithashtu, disa vende kanë pikëpamje të ndryshme për zbatimin e rregulloreve për orarin e punës dhe pushimet e shoferëve në praktikë, gjë që ka rezultuar që drejtuesit individualë të jenë në kushte më të favorshme për shkak të qëndrimit të operatorit transportues që i punëson dhe nuk i detyron ata të përputhen plotësisht.

Në vijim të sa më sipër, u mor vendimi për aplikimin e teknologjisë dixhitale të regjistrimit të të dhënave në tahograf, e cila do të mundësojë regjistrimin e më shumë informacioneve të ndryshme dhe do të mundësojë përpunimin më të shpejtë të më shumë informacioneve me anë të kompjuterit.

Tahografi dixhital (Figura 5.5) ka funksionin e pajisjes për regjistrimin, ruajtjen, shfaqjen, printimin dhe nxjerrjen e të dhënave që lidhen me aktivitetet e drejtuesit. Pajisja përbëhet nga një njësi procesori, memorie e pajisjes së të dhënave, orë elektronike në kohë reale, dy fole për kartat e memories (për Shoferin 1 dhe Shoferin 2), printer, ekran, ekran vizual të alarmit, pjesë kalibrimi / shkarkimi dhe butonat përkatës për punë dhe aktivizim nëpër menu.

Ideja bazë është të përfitoni nga përpunimi dixhital i të dhënave me qëllim të aksesit më të lehtë dhe më të shpejtë në të dhënat mbi aktivitetet e drejtuesit dhe mbrojtje më të mirë. Përveç mbajtjes së shënimeve për orët e punës së shoferëve, menaxherëve të transportit u sigurohet kontroll më i mirë mbi funksionimin dhe menaxhimin e flotës.

Me ndihmën e memories USB, të dhënat nga tahografi mund të ruhen në kompjuter ose të regjistrohen në një medium dhe të ruhen për një periudhë të caktuar kohore. Si zakonisht me adoptimin e teknologjive të reja, shumë çështje të hapura dhe përmirësime teknike zgjidhen më pas sipas nevojave që shfaqen në praktikë. Koha që tahografi dixhital regjistron gjithçka është e ashtuquajtura UTC (ang. Universal Time Coordinated). Toka është e ndarë në zona kohore dhe koha UTC përfaqëson kohën e pandryshueshme universale të meridianit zero. Përveç regjistrimit të kohës së referencës UTC, tahografi dixhital tregon gjithashtu kohën UTC në të gjitha printimet, kështu që leximi i printimeve dhe analizimi i të dhënave nga karta e shoferit dhe memoria e tahografit kërkon konvertimin nga UTC në orën lokale.

Me një tahograf dixhital, shoferi nuk mund të vendosë kohën e saktë siç është rasti me një tahografi analog. Korrigjimi i lejuar është një kohë prej një minutë në ditë. Shoferi mund dhe duhet të vendosë orën lokale në tahografin dixhital në varësi të zonës kohore në të cilën ndodhet dhe kur kalon nga ora verore në dimërore dhe nga ora dimërore në atë verore.

Tahografi dixhital ka këto veti:

1. mund të regjistrojë të dhëna;
2. mund të ruajë të dhëna në memorien e tij;
3. mund të shfaqë të dhëna në ekran;
4. mund të printojë të dhëna duke përdorur një printer të integruar;
5. përmes ndërfaqes së shkarkimit mund të mundësohet shkarkimi i të gjitha ose sasive të kufizuara të të dhënave të ruajtura.

Tahografi dixhital regjistron të gjitha të dhënat në kujtesën e pajisjes dhe në kartën e futur të drejtuesit. Vetë tahografi ka aftësinë për të ruajtur të dhënat për 365 ditë. Nga pajisja mund të printohen të dhëna për drejtimin e automjetit, orët e punës, pushimet, ngjarjet dhe gabimet në tahograf. Tahografi dixhital ruan në memorien e tij:

1. informacion për shoferin dhe kompaninë;
2. kohët e ngasjes, pushimet e detyrueshme, periudhat e disponueshmërisë dhe orët e punës së shoferit dhe çdo bashkëshofer;
3. numrin e identifikimit të mjetit-numri i shasisë;
4. numri i regjistrimit (targat) të mjetit;
5. të dhënat e shërbimit/kalibrimit;
6. elementet e sigurisë;
7. ngjarje të veçanta (p.sh. manipulime, tjkalim i shpejtësisë);
8. gabime/probleme të kartës së shoferit/tahografit;
9. shpejtësia;
10. distanca e përshkuar (numri i kilometrave të përshkuar);
11. aktivitetet e kontrollit.

Për shkak se regjistron të gjitha ngjarjet dhe gabimet në tahograf, mundësia e manipulimit është reduktuar shumë në krahasim me tahografin analog.

Tahografi dixhital njeh katër lloje të kartave të kujtesës dhe mënyrat e funksionimit të tahografit dixhital ndryshojnë në varësi të kartës së futur:

1. karta e shoferit – modaliteti i shoferit;
2. kartë transportuesi – mënyra e punëdhënësit;
3. kartela e punëtorisë – mënyra e kalibrimit;
4. kartela e punëtorisë – mënyra e kontrollit.

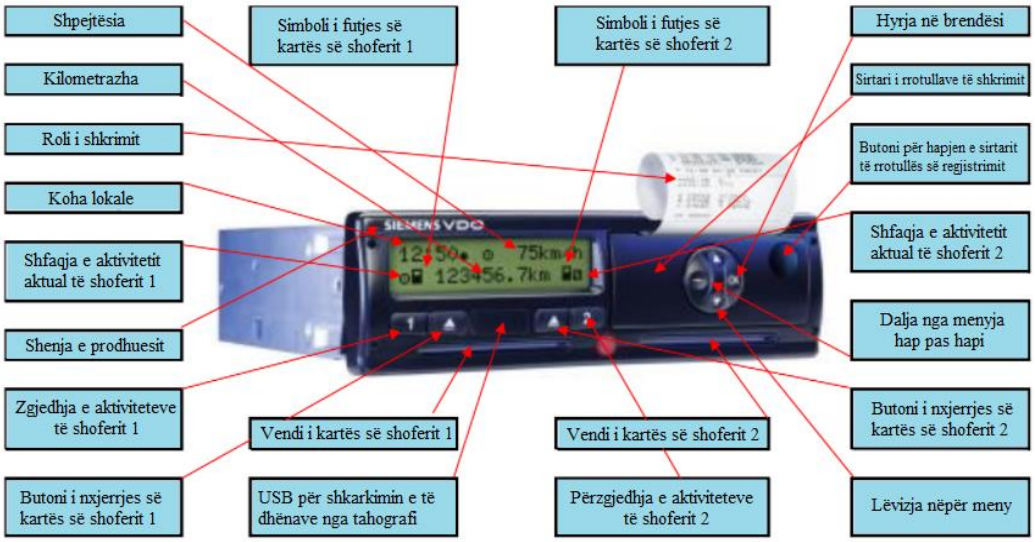


Fig 5.5 Tahografi dixhital [18]

Rregullorja e BE-së 1266/2009 e Dhjetorit 2009 miratoi kërkesat për një gjeneratë të re të tahografëve dixhitalë [23]. Për shkak të shkallëve të ndryshme të kompleksitetit të zbatimit të tyre, rregullorja u zbatua në dy hapa.

Në hapin e parë, me datën e aplikimit tetor 2011, u bënë ndryshimet e mëposhtme të rëndësishme: rezistenca e sensorit ndaj ndikimit të magneteve, futja më e lehtë e mëvonshme e aktiviteteve në kartën e shoferit, ndryshimi i rregullave një minutëshe, mbështetje për më shumë gjuhë evropiane. Gjenerata e parë e tahografit dixhital ndryshoi aktivitetin e drejtimit të shoferit 5 sekonda pas nisjes së automjetit. Duke qenë se tahografi dixhital ka një njësi kohore për regjistrimin e aktivitetit të shoferit për një minutë, kjo do të thoshte se për 5 sekonda lëvizje të mjetit shoferi regjistrohej për 1 minutë vozitje, gjë që në praktikë gjeneronte gabime në kohë dhe frekuencë. Rregulli i ri për një minutë lejoi që tahografi të regjistrojë një ndryshim në aktivitet pasi automjeti ka lëvizur për më shumë se 30 sekonda.Kjo i jep shoferit kohë shtesë për vozitje. Kjo do të reflektohet veçanërisht në lëvizjet e shkurtra të automjetit, si p.sh. nisja e automjetit

gjatë pritjes në radhë. Në hapin e dytë, në tetor 2012, u parashikua që tahografi dixhital duhet të ketë dy burime informacioni për lëvizjen e automjeteve.

Përveç sensorit të mëparshëm, parashikohet përdorimi i një burimi tjetër, si sinjali i rrotullimit të rrotave të sistemit ABS, sinjali GPS ose çdo sinjal tjetër sipas zgjedhjes së prodhuesit të tahografit.

Cilat janë të gjitha ndryshimet e sjella nga hapi i parë mund të shihet më së miri nga veçoritë e tahografëve dixhitalë VDO:

1. 5 gjuhë, përfshirë kroatishten;
2. futja e mëpasshme e aktiviteteve në kartën e shoferit regjistrohet në kohën lokale dhe nuk ka më nevojë të konvertohet në orën UTC;
3. në ekran tregohet diferenca ndërmjet kohës lokale dhe UTC;
4. transferimi i të dhënave nga karta e shoferit është i mundur pa praninë e kartës së transportuesit;
5. futja e numrit të regjistrimit të mjetit mund të bëhet pas aktivizimit të tahografit dixhital me vendosjen në kartën e transportuesit.

Tahografi dixhital lejon futjen e mëvonshme të aktiviteteve në kartën e shoferit. Aktiviteti i shoferit mund të futet vetëm gjatë kohës gjatë së cilës nuk ka aktivitete të regjistruara më parë. Aktivitetet e regjistruara nuk mund të ndryshohen më vonë.

5.2.1 Gjurmimet përmes tahografit dixhital

Një pjesë integrale e një tahografi dixhital është një printer që ju lejon të printoni të dhëna individuale nga memoria e tahografit dixhital ose nga një kartë e shoferit e futur (aktivizuar).

Printimet bazë të tahografit dixhital përmbajnë katër lloje printimesh nga memoria e tahografit:

1. printimi ditor i shoferit;
2. printimi i ngjarjeve dhe shqetësimeve;
3. printimi i aktiviteteve nga automjeti;
4. printimi i aktiviteteve teknike.

Printimet e mëposhtme mund të merren nga karta e shoferit:

1. printimi i aktiviteteve të shoferit në 24 orët e fundit;
2. ngjarjet dhe gabimet e regjistruara në kartë.

Detyrimi i punëdhënësit dhe shoferit është që me rastin e një kontrolli mbikëqyrës, me kërkesë të personit të autorizuar, të mund të kryhet printimi i përcaktuar. Duhet të ketë një rrotull letre termike në tahografin dixhital dhe shoferi duhet të ketë të paktën një rrotull më shumë me vete. Në rastin e printimit kur nuk ka kartë të shoferit në pajisjen e tahografit, printohen të dhënat nga memoria e tahografit (të dhënat e automjetit). Nëse ka një kartë shoferi në tahograf, të dhënat e ruajtura në kartë printohen (shtypja e aktivitetit të shoferit në 24 orët e fundit) (Figura 5.6).

Çdo printim (Figura 5.6) përbëhet nga një kokë, një pjesë kryesore dhe një pjesë e poshtme e regjistrimit. Njësitë tematike individuale / blloqet e të dhënave ndahen me një vijë të ndërprerë [18].

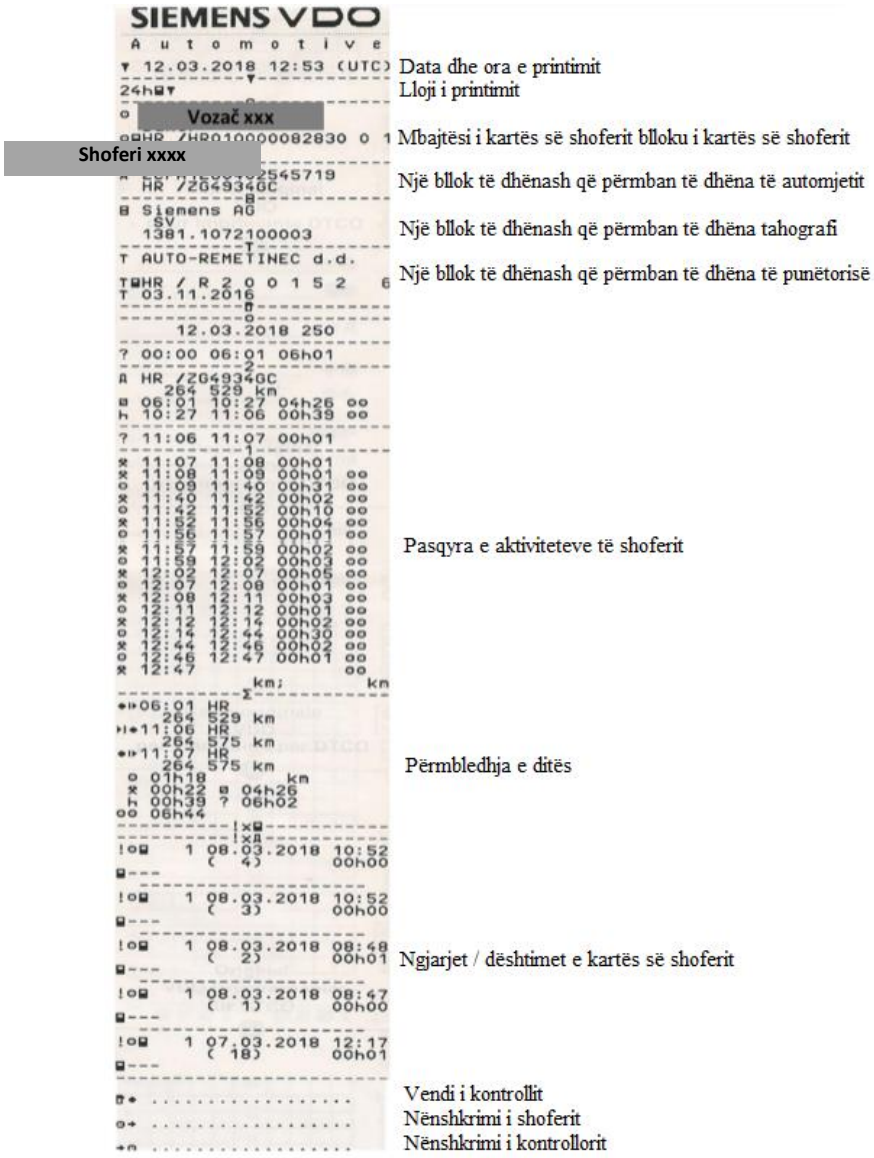


Fig 5.6 Shembull i printimit nga tahografi dixhital

Për arsye komerciale, disa prodhues lejojnë tahografit e tyre dixhital të printojnë të dhëna shtesë të daljes, si profili i shpejtësisë së motorit, profili i shpejtësisë së automjetit (Figura 5.7), printimi grafik i orëve të punës dhe pushimi i shoferit.

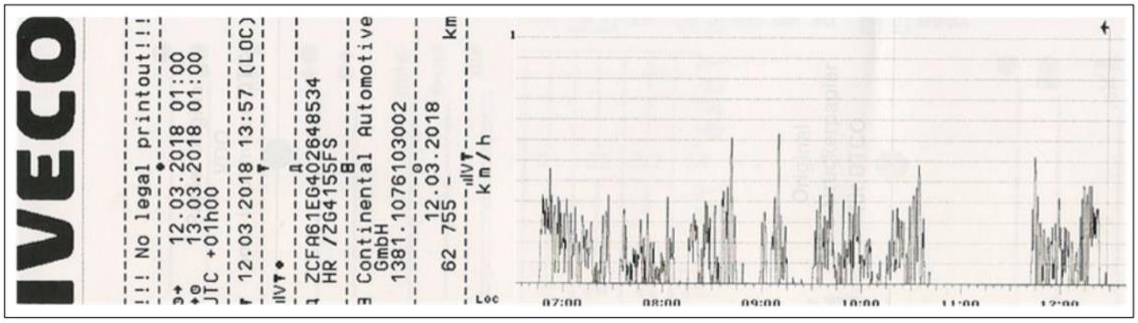


Fig 5.7 Shtypja e shpejtësisë së automjetit nga tahografi dixhital

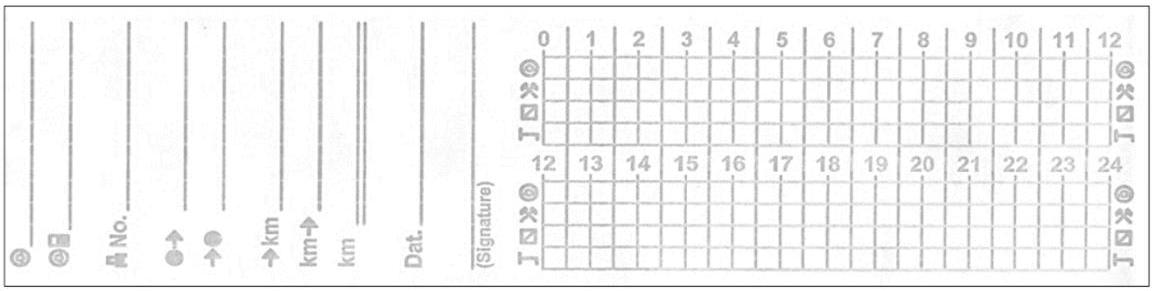


Fig 5.8 Matrica raster në pjesën e pasme të shiritit të printimit të tahografit dixhital

Në rast të një mosfunksionimi të tahografit, drejtuesit e mjeteve duhet të regjistrojnë manualisht kohën e tyre të vozitjes dhe pushimit në anën e pasme të matricës së hyrjes manuale të patentuar (Figura 5.8).

5.2.2 Karta e memories së tahografit dixhital

Në Republikën e Kosovës ende nuk ka filluar lëshimi i kartelave për tahogrfa dixhital. Kurse në Republikën e Kroacië, kartat dixhitale të tahografit lëshohen nga AKD (Agjencia për Veprimtari Tregtare) e cila duhet themeluar nga Qeveria e Republikës së Kosovës. AKD do te zhvillon të gjithë procesin, që nga marrja e kërkesave për lëshim, verifikimi i të dhënave deri tek krijimi dhe shpërndarja e kartave.

Sistemi i ruajtjes përfshin disa lloje të kartave dixhitale të memories:

1. kartat e shoferit;
2. kartat e transportuesit;
3. kartat e punëtorisë;
4. kartat e kontrollit.

Informacion i rëndësishëm për të gjitha kartat [24].:

1. emri i pronarit / punishtes / transportuesit / organit mbikëqyrës;
2. lëshuesi i kartës;
3. shteti i lëshimit të kartës;
4. data e lëshimit dhe vlefshmëria e kartës;
5. numri i kartës

Tahografi dixhital regjistron të dhënat në memorien e tij të brendshme, por edhe në kartën e shoferit. Kartat e tjera përdoren për të shkarkuar të dhëna nga memoria e brendshme e pajisjes dhe përdoren sipas nevojës ose me kërkesë të autoriteteve mbikëqyrëse.

5.2.2.1 Karta e Shoferit

Karta e shoferit (Figura 5.9) ruan të dhëna për të paktën 28 ditë ngasje dhe pushim. Pas kësaj periudhe, të dhënat më të vjetra fshihen dhe të dhënat e reja regjistrohen mbi to. Informacioni i mëposhtëm është i dukshëm në kartën e shoferit:

1. identifikimin e kartës (numri i kartës, të dhënat e lëshuesit, data e lëshimit dhe skadimi);
2. të dhënat për mbajtësin e kartës (emri, mbiemri, data e lindjes, adresa, numri i patentës së shoferit dhe fotografia e shoferit).

Përveç kësaj, të dhënat e mëposhtme ruhen [25].:

1. të dhënat për automjetet e përdorura (identifikimi i mjetit, koha e futjes së kartës dhe statusi i kilometrazhit të automjetit, koha e heqjes së kartës dhe statusi i kilometrazhit);
2. të dhëna për aktivitetet e shoferit (data, aktiviteti);
3. koha e ndërrimit dhe statusi i kartës- shofer, bashkëshofer, ekuipazh);
4. të dhëna për vendet ku ka lëvizur mjeti;
5. të dhëna për ngjarjet dhe dështimet, kontrollet e pajisjes dhe të dhënat e tjera,

Fig 5.9 Pjesa e përparme dhe e pasme e kartës së shoferit [25]

Karta duhet të jetë në gjendje të regjistrojë aktivitetin e shoferit për një minimum prej 28 ditësh (në praktikë, kartat zakonisht kanë një memorie më të madhe). Është e mundur të ruhen 92 aktivitete në ditë. Nëse memoria e punës është plot, të dhënat e reja regjistrohen duke e regjistruar mbi të dhënat më të vjetra. Përveç aktiviteteve, regjistrohen edhe shqetësimet dhe ngjarjet që ndodhin gjatë drejtimit të automjetit, si shkelje të tejkalimit të shpejtësisë së kufizuar apo manipulime. Kur të dhënat shkarkohen nga transportuesi, ato kopjohen vetëm nga karta e shoferit, por nuk fshihen.

Shoferi është i detyruar ta fusë atë në tahograf sa herë që kryen ndonjë nga veprimtaritë e punës që lidhen me një mjet të caktuar. Në të njëjtën kohë, tahografi dixhital, përveç informacionit bazë identik me të dhënat në kartat e shoferit, ruan në memorien e tij të dhëna për lëvizjen e automjetit, manipulimin dhe përdorimin e vetë pajisjes etj.

Tahografi dixhital është krijuar për të treguar dhe paralajmëruar shoferin kur duhet të ndalojë ngasjen(drejtimin), si dhe kur mbaron ngasja e tij e përditshme.

Gjatë kohës së vlefshmërisë së saj, kartela nuk guxon të revokohet ose të hiqet, përveç rasteve kur karta është e falsifikuar, nëse shoferi përdor një kartë që nuk është e tij, nëse lëshimi i kartës është marrë në bazë të deklarimeve të rreme dhe dokumenteve të rreme. Karta e shoferit është personale, e lidhur me personin dhe në posedim të shoferit. Shoferi mund të ketë vetëm një kartë të pajtueshme me të gjithë tahografët.

Karta lëshohet për një periudhë vlefshmërie prej 5 vjetësh.

Shoferi që nuk ka kartë shoferi nuk duhet të drejtojë një mjet të pajisur me tahografi dixhital. Nëse shoferi ka një kartë shoferi, por ajo është zhdukur për shkak të humbjes ose vjedhjes ose është me defekt, shoferi pa kartë mund të drejtojë maksimum 15 ditë.

Në këtë rast, shoferi duhet të provojë aktivitetet e tij me ndihmën e një printimi nga tahografi [25]. Pajisja e tahografit në automjet lejon regjistrimin e mëpasshëm të aktiviteteve në kartë kur karta ishte jashtë tahografit.

5.2.2.2 Karta e transportuesit

Çdo transportues që përdor automjete të pajisura me tahograf dixhitale ka nevojë për të paktën një kartë transportuesi. Ekziston mundësia për të marrë më shumë karta operatori transportues, për shembull nëse operatori ka më shumë degë.

Është e mundur të merrni deri në 62 karta për operator.

Përpara se një automjet të mund të përdoret për një transportues të caktuar, duhet të futet karta e atij transportuesi. Kjo e regjistron transportuesin në tahografin dixhital. Shoferët që futin kartën e shoferit në tahografin dixhital pas futjes së parë të kartës së transportuesit, klasifikohen automatikisht si ai transportues.

Të dhënat nuk mund të lexohen ose shkarkohen nga një operator tjetër. Shkarkimi i të dhënave është i mundur vetëm me një kartë operatori të regjistruar.

Karta e transportuesit identifikon kompaninë dhe ju lejon të shikoni, shkarkoni dhe printoni të dhënat e ruajtura në tahograf. Me ndihmën e kartës së transportuesit, e cila shërben si një lloj çelësi për automjetet e tyre, të dhënat e ruajtura në tahografin dixhital nuk mund të shkarkohen nga transportuesit e tjerë gjatë përdorimit të automjetit.

Nëse automjeti nuk përdoret më, transportuesi del nga tahograf dixhital me kartën e transportuesit dhe një tjetër transportues mund të regjistrohet më pas. Edhe thjesht futja e kartës së një operatori tjetër bllokon të dhënat.

Të dhënat në memorien e punës mbrohen nga login dhe dalje. Të dhënat nga memoria e pajisjes nuk mund të ruhen në kartën e operatorit (Figura 5.10).

Fig.5.10 Pjesa e përparme dhe e pasme e kartës së transportuesit

Informacioni i mëposhtëm është i dukshëm dhe ruhet në kartën e operatorit transportues:

1. identifikimi i kartës (numri i kartës, shteti anëtar lëshues, emri i autoritetit lëshues, data e lëshimit, e vlefshme nga / deri);

2. emri i mbajtësit të kartës (emri i transportuesit, adresa e transportuesit);
3. veprimtaritë e transportit (data/ora e veprimtarisë, lloji i veprimtarisë, marrja në dorëzim);
4. periudhën, numrin e regjistrimit të automjetit dhe autoritetin që ka lëshuar numrin e regjistrimit të automjetit, numrin e kartës dhe shtetin anëtar lëshues të kartës [25].

5.2.2.3 Karta e puntorisë

Karta e punëtorisë (Figura 5.11) identifikon mbajtësin e kartës/punëtorinë e autorizuar. Mundëson testimin dhe kalibrimin, gjegjësisht marrjen e të dhënave nga tahografi. Karta e punishtes mund të përdoret vetëm nga punishte të autorizuara për instalimin dhe kalibrimin e tahografëve dixhitalë [25].

Fig 5.11 Para dhe mbrapa kartës së punëtorisë

Informacioni i mëposhtëm është i dukshëm në kartën e punëtorisë:
1. emrin e punëtorisë;
2. adresa e punëtorisë;
3. mbiemri/emri i mbajtësit të kartelës;
4. koha e vlefshmërisë.

Përveç kësaj, informacioni i mëposhtëm ruhet në kartën e punëtorisë:
1. elementet e sigurisë;
2. identifikimin e kartës (numri i kartës, shteti anëtar lëshues, emri i autoritetit lëshues, data e lëshimit, e vlefshme nga / deri);
3. emri i mbajtësit të kartelës (emri i punishtes, adresa e punishtes, mbiemri i pronarit, emri i pronarit);
4. të dhënat për mjetin e drejtuar;
5. të dhëna për veprimtarinë e drejtuesve të mjeteve;
6. të dhënat për fillimin/mbarimin e ditës së punës;
7. të dhëna për ngjarje dhe shqetësime;
8. të dhëna për procedurat e kontrollit;
9. të dhënat e kalibrimit të tahografit dhe të dhënat e rregullimit të kohës [19].

5.2.2.4 Karta e organit mbikëqyrës

Karta e organit mbikëqyrës (Figura 5.12) lëshohet në emër të zyrtarit mbikëqyrës të punësuar në organin mbikëqyrës (inspektimi i komunikacionit rrugor dhe punonjësit e policisë). Zyrtari mbikëqyrës duhet të trajnohet në përputhje me dispozitat ligjore për të mbikëqyrur funksionimin e tahografit dixhital. Përdoruesi i kartës ka mundësinë e aksesit në të gjithë memorien e tahografit dixhital, të dhënat nga karta e shoferit si dhe transferimin e të dhënave në një medium tjetër. Karta ruan gjithashtu të gjitha aktivitetet e ndërmarra nga zyrtari mbikëqyrës duke futur datën dhe orën e çdo veprimi të ndërmarrë [25].

Fig 5.12 Pjesa e përparme dhe e pasme e kartës së kontrollit

Veprimtaria e mbikëqyrjes së punonjësve të trafikut të lëvizshëm në Republikën e Kosovës është përgjegjësi e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Planifikimit Hapsinor (Inspektoriati i Transportit Rrugor) dhe Ministrisë së Brendshme (Policia e Trafikut).

Roli i inspektoratit të transportin rrugor lidhur me Ligjin LTRr.Nr.04/L-179 që e rregullon çështjen për Orarin e Punës, Pushimet e Detyrueshme për Punëtorët Lëvizës dhe Pajisjet Regjistruese në Transportin Rrugor është të kontrollojë orarin e punës së shoferëve të mjeteve në rrugë dhe në ambientet e kompanisë, për të gjitha kategoritë e transportit.

Ndërsa roli i policisë rrugore është vetëm në rrugë. Pas çdo futjeje të kartës së mbikëqyrjes në tahografin dixhital, mbetet informacion se kush dhe kur e ka kryer mbikëqyrjen.

5.3 Të drejtat e qasjes (aksesit) në të dhëna

E drejta e aksesit në të dhënat e ruajtura në memorien masive (memoria dixhitale e tahografit) rregullohen me ligj dhe aktivizohen vetëm me kartën e tahografit përkatës. Tabela 5.1 tregon të drejtat e aksesit dhe llojet e të dhënave në varësi të llojit të kartës së futur.

Tabela 5.1 E drejta e aksesit dhe llojet e të dhënave në varësi të kartës së futur

Të dhënat e shoferit = Të dhënat e kartës së shoferit Të dhënat e automjetit = Të dhënat e memories masive Të dhënat e parametrave = Të dhënat e kalibrimit		Asnjë kartë	Karta e shoferit	Karta e transportuesit	Karta e mbikqyrjes	Karta e punëtorisë
Për printim (shtypje)	Të dhënat e shoferit	X	V	V	V	V
	Të dhënat e automjetit	T_1	T_2	T_3	V	V
	Të dhënat e parametrave	V	V	V	V	V
Për tu treguar	Të dhënat e shoferit	X	V	V	V	V
	Të dhënat e automjetit	T_1	T_2	T_3	V	V
	Të dhënat e parametrave	V	V	V	V	V
Për tu lexuar	Të dhënat e shoferit	X	T_2	V	V	V
	Të dhënat e automjetit	X	X	T_3	V	V
	Të dhënat e parametrave	X	X	V	V	V

Legjenda:

V	E drejta e aksesit pa kufizim
T_1	Aktivitetet e shoferit pa të dhëna identifikimi
T_2	Identifikimi i shoferëve vetëm në kartën e futur
T_3	Aktivitetet e shoferit që i përkasin transportuesit
X	NUK ËSHTË E MUNDUR

Pajisja e tahografit është projektuar në mënyrë që karta e shoferit (me memorie) të kyçet në pozicionin e futjes së saj të saktë në lexuesin e kartave dhe që të dhënat përkatëse nga karta e shoferit të ruhen automatikisht në memorien e të dhënave të pajisjes tahografi. Lirimi i kartës së shoferit mund të funksionojë vetëm kur:

1. mjeti është i palëvizshëm;
2. pasi të dhënat përkatëse të jenë ruajtur në kartën e shoferit.

Gjatë kontrollit të rregullt periodik të tahografit kontrollohet edhe korrektësia e kufizuesit të shpejtësisë. Kufizuesi i shpejtësisë është një pajisje brenda motorit lëvizës që kufizon shpejtësinë e mjetit motorik dhe duhet të projektohet në përputhje me kërkesat e ECE-R-89 [26].

Të gjithë kamionët mbi 3.5 ton dhe autobusët me peshë totale të lejuar mbi 5 tonë duhet të kenë të instaluar një kufizues shpejtësie. Këto mjete nuk lejohen të lëvizin në rrugë nëse nuk kanë një kufizues shpejtësie. Kamionët duhet të kenë një kufizues që kufizon shpejtësinë maksimale të mjetit në 90[km/h]. Për autobusët me masë maksimale të lejueshme prej më shumë se 10 tonë dhe të prodhuar përpara 1 janarit 2005, shpejtësia maksimale nuk duhet të kalojë 105[km/h].

Autobusët e tjerë (≥5[t]) nuk duhet të kenë shpejtësi maksimale më shumë se 100[km/h].

Kufizuesit e shpejtësisë duhet të kenë gjithashtu automjete M_2, M_3 që kanë mbi 5 ton, por më pak se 10 ton peshë totale të lejuar të asaj kategorie N_2, motorët e të cilëve plotësojnë standardet EURO III ose më të larta eko dhe janë prodhuar pas 1 tetorit 2001.

Mbikëqyrja e respektimit të ligjit për orarin e punës të shoferëve dhe punëtorëve mobil në kuadër të operatorit transportues

LTRrNr. 04/L-179 parashikon detyrimin e operatorit të transportit për të edukuar drejtuesit e saj dhe punonjësit e tjerë të trafikut, në kuptimin e njohurive dhe zbatimit të dispozitave për orarin e punës dhe pushimet e detyrueshme për punëtorët e lëvizshëm, gjë që "EUROLINES" sh.p.k këtë gjë e bënë duke i dërguar shoferët e saj për trajnime të specializuara si p.sh. Trajnimi për CPC shoferë profesionist të organizuar nga Oda Ekonomike e Kosovës. Gjithashtu menaxheri i operatorit në mënyrë periodike mbanë trajnime lidhur me orët e ngasjes dhe pushimit për personelin e punësuar në kuadër të saj.

Operatorët transportues dhe shoferët në kuadër të saj janë të detyruar ligjërisht të sigurojnë funksionimin e duhur të tahografit dhe përdorimin e duhur të tij, si dhe përdorimin korrekt të kartave të kujtesës së shoferit dhe kartave të transportuesit, nëse përdoret një tahografi dixhital.

Veprimtaria e mbikëqyrjes së punonjësve mobil të trafikut të në Republikën e Kosovësë është përgjegjësi e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Planifikimit Hapësinor (Inspeksioni i Transportit Rrugor) dhe Ministrisë së Brendshme (Policia e Trafikut). Roli i inspektoratit të transportit rrugor në lidhje me LTRr Nr. 04/L-179 që ka të bëjë me orarin e punës, pushimet e detyrueshme për punëtorët mobil dhe pajisjet e regjistrimit të mjeteve transportuesë përmes

rrugëve është kontrollimi i orarit të punës së drejtuesve të mjeteve në rrugë dhe në ambientet e kompanisë, për të gjitha kategoritë e transportit, ndërsa roli i policisë është në aspektin e kontrollimin e orarit të punës së shoferëve vetëm në rrugë (përskaj rrugës).

Detyrat e mbikëqyrjes së inspekcionit të transportit rrugor është kontrolli i kohës ditore dhe javore të ngasjes(vozitjes), pauza(ndërprerja) e drejtimit të automjetit, pushimi ditor dhe javor, të dhënat për ditët e mëparshme që duhet të jenë në automjet (në fletë regjistrimi ose në kartën e shoferit). Kontrollet në kompani përfshijnë, përveç kontrolleve të mësipërme, kontrolle të periudhave javore të pushimit dhe kohës së drejtimit ndërmjet periudhave të pushimit, respektimin e afatit kohor dy javor të drejtimit si dhe kontrollin e mbajtjes së shënimeve të orarit të punës të drejtuesve të mjeteve dhe punonjësve mobil.

Të gjitha të dhënat për kontrollet e kryera futen në një data bazë në mënyrë që inspektori të shohë nëse operatori transportues i kontrolluar është dënuar më parë për shkelje të dispozitave të LTRrugor Nr. 04/L-179 lidhur me orarin e punës, pushimet e detyrueshme për punëtorët mobil dhe pajisjet e regjistrimit në mjetet transportuese tahografët. Gjithashtu, sipas këtyre shkeljeve, është e mundur të bëhet një vlerësim i rrezikut të një transportuesi individual.

Vlerësimi i rrezikut bazohet në numrin dhe ashpërsinë e shkeljeve të kryera nga çdo kompani, si dhe në shkëmbimin e të dhënave me vendet e tjera.

Kapitulli

6

6.DOKUMENTACONI I UDHËTIMIT PËR NDËRMARRJEN TRANSPORTUESE QË OPERON NË LINJËN NDËRKOMBËTARE TË UDHËTARËVE ME AUTOBUS

6.1 Hyrje

Ndërmarrja transportuese e udhëtarëve "ERLINES" sh.p.k, me selinë vendndodhjes së ndërmarrjes në Suharekë dhe Prishtinë (zyrën dhe personelin e ndërmarrjes transportuese) e cila menaxhohet nga z. Shpejtim Veselaj i cili ishte edhe menaxher i kësaj ndërmarrje transportuese. Kjo ndërmarrje operon me biznesit që si lokacion e ka në qytetin e Suharekës, mirëpo në kuadër të kësaj merret edhe me aktivitete e shitjes së biletave ku ka zyret qendrore në Suharekë dhe atë në Prishtinë. Poashtu posedon edhe zyrat për shitjen e biletave në Gjermani.

Fig 6.1. Zyret e ndërmarrjes transportuese 'Eurolines" sh.p.k në Kosovë dhe Gjermani

Aktivitete që i zhvillon kjo ndërmarrje transportuese për transportin ndërkombëtarë të udhëtarëve, me konkretisht në relacionin Kosovë-Gjermani, respektivisht në relacionet mbi 500 km. Për të operuar një biznes në kryerjen e aktiviteteve në transport ndërkombëtar të udhëtarëve duhet të plotësoj kushtet dhe kriteret sipas legjislacionit të Republikës së Kosovës poashtu edhe atyre në nivel ndërkombëtar, respektivisht duhet të plotësohet dokumentacionin përkatës. Përveç ligjeve të ndryshme ndërkombëtare dhe marrëveshjeve si bilaterale ashtu edhe multilaterale të cilat i rregullojnë lëmin e transportit rrugor ndërkombëtar të udhëtarëve , është shumë e rëndësishme të dihet që shumë çështje janë të rregulluar përmes legjislacionit kombëtar. Është me rëndësi të ceket se secili shtet ka të përpiluara ligjet e veta të transportit rrugor me specifikat përkatëse.

Prandaj, shërbimet për transport ndërkombëtar rrugor të udhëtarëve mund të jenë [2]:

- **Shërbimet jashtë Shtetit:** janë ato shërbime të cilat realizohen nga operatorët vendor që e kanë selinë në vendin ku fillojë shërbimet dhe destinacionin e kanë jashtë atij shteti,
- **Shërbimet për Qasje**: janë ato shërbime të cilat realizohen nga operatorët huaj (të një shteti tjetër) që e kanë selinë jashtë vendit ku fillojë shërbimet dhe destinacionin e kanë në vendin ku përfundojnë këto shërbime,
- **Shërbimet Transite:** janë shërbimet që realizohen nëpërmes territorit të një shteti (ose të më shumë shteteve) në të cilin nuk hipin apo zbresin udhëtar (ndalim i kabotazhës).

Mirëpo për shkak të specifikave të nevojës së udhëtimit jashtë shtetit,për të gjitha këto shërbime ekzistojnë disa forma të zhvillimit dhe organizimit të transportit ndërkombëtar rrugor të udhëtarëve me autobusë si tek ne ,shtetet jo anëtare të BE-së ashtu edhe në shtetet anëtare të BE-së, si vijon:

1. Shërbimet e transportit të udhëtarëve në linjë të rregullt,
2. Shërbimet e rregullta të specializuara të transportit të udhëtarëve,
3. Shërbimet e transportit shkuarje – ardhje (lavjerrës) të udhëtarëve,
4. Shërbimet e transportit të rastit të udhëtarëve,
5. Shërbimet e transportit të udhëtarëve për nevoja personale (llogari të vetë).

Për secilën prej llojeve të transportit të lartcekura, kërkohet të plotësohen dokumentacionet e përgjithshme dhe specifike. Meqenëse ne e kemi përzgjedhur të trajtojmë një linjë të rregullt të transportit ndërkombëtarë të udhëtarëve atëherë edhe fokusi ynë do të koncentrohet aty.

Dokumentacioni i udhëtimit për ndërmarrjet transportuese në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve klasifikohet si në vijim [4] :

1. Dokumentacioni për ndërmarrjen transportuese,
2. Dokumentacioni për automjetin,
3. Dokumentacioni për shoferin.

6.2 Dokumentacioni për ndërmarrjen transportuese

Dokumentacioni për ndërmarrjen transportuese për transportin e rregullt ndërkombëtar të udhëtarëve përfshin dokumentet vijuese [27]:

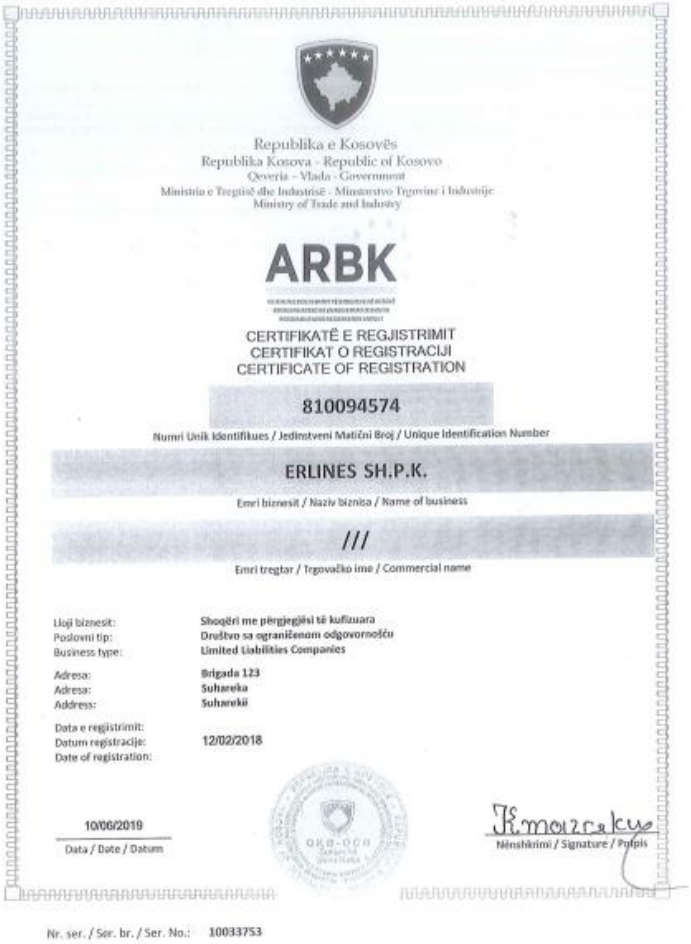
- Certifikata e regjistrimit të biznesit,
- Fletë-urdhëresa e rrugës,
- Rendin e udhëtimit (autorizimet) për shtetet ku kalon linja transportuese, i vërtetuar nga MI/DTRR ,
- Çmimorja e udhëtimit për relacionet të cilat i ka nën dispozicion ndërmarrja
- Itinerarin e udhëtimit të paraqitur në hartë,
- Kontratën e bashkëpunimit ndërmjet operatorit vendor dhe atij të huaj,
- Planin (orarin) e vozitjes së shoferëve të autobusit,
- Licencën e operatorit transportues (Licenca për veprimtarinë e transportit rrugor të udhëtarëve kopje e lëshuar nga MI)
- Certifikata e aftësisë profesionale (CPC) për menaxherin e ndërmarrjes,
- Leja për transport të rregullt të udhëtarëve në transportin rrugor jashtë Kosovës,
- Biletat e udhëtarëve (manuale ose elektronike)

Këto dokumente gjithmonë ë duhet të jenë në origjinal gjatë kohës sa zhvillohet transporti, përveç Licencës e cila duhet të jetë e noterizuar nga origjinali. Tek llojet tjera të transportit, përveç prej disa dokumenteve të lartcekura më lartë duhet të posedohet edhe me librin e udhëtimit (transporti i lirë i udhëtarëve).

6.2.1 Certifikata e regjistrimit të biznesit

Biznesi është aktiviteti për të siguruar jetesën ose duke fituar para duke prodhuar ose blerë dhe shitur produkte (të tilla si mallra dhe shërbime). Është gjithashtu "çdo aktivitet apo ndërmarrje e lidhur me qëllim fitimi". Regjistri i biznesit është një regjistër i organizatave në ligjin ku ato veprojnë [28].

Biznesi “ERLINES”-sh.p.k funksionon si biznes më shoqëri me përgjegjësi të kufizuar bazuar në ligjin mbi themelimin e bizneseve në Republikën e Kosovës. Themelimi i bizneseve në bazë të ligjit mbi themelimin e bizneseve parasheh disa forma, duke filluar prej Biznesit individual, Ortakëri e përgjithshme, Shoqëri komandime dhe Korporata (Shoqëri me përgjegjësi të kufizuar SH.P.K dhe Shoqëri aksionare SH.A). Kjo kompani është themeluar në vitin 2018 dhe operon si biznes në formën Shoqëri me përgjegjësi të Kufizuar (SH.P.K), shih më poshtë certifikatën e biznesit.



Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosovo
Qeveria - Vlada - Government
Ministria e Tregtisë dhe Industrisë - Ministarstvo Trgovine i Industrije
Ministry of Trade and Industry

ARBK

CERTIFIKATË E REGJISTRIMIT
CERTIFIKAT O REGISTRACIJI
CERTIFICATE OF REGISTRATION

810094574
Numri Unik Identifikues / Jedinstveni Matični Broj / Unique Identification Number

ERLINES SH.P.K.
Emri biznesit / Naziv biznisa / Name of business

///
Emri tregtar / Trgovačko ime / Commercial name

Lloji biznesit: Shoqëri me përgjegjësi të kufizuara
Poslovni tip: Društvo sa ograničenom odgovornošću
Business type: Limited Liabilities Companies

Adresa: Brigada 123
Adresa: Suhareka
Address: Suharekë

Data e regjistrimit:
Datum registracije: 12/02/2018
Date of registration:

10/06/2019
Data / Date / Datum

Nënshkrimi / Signature / Potpis

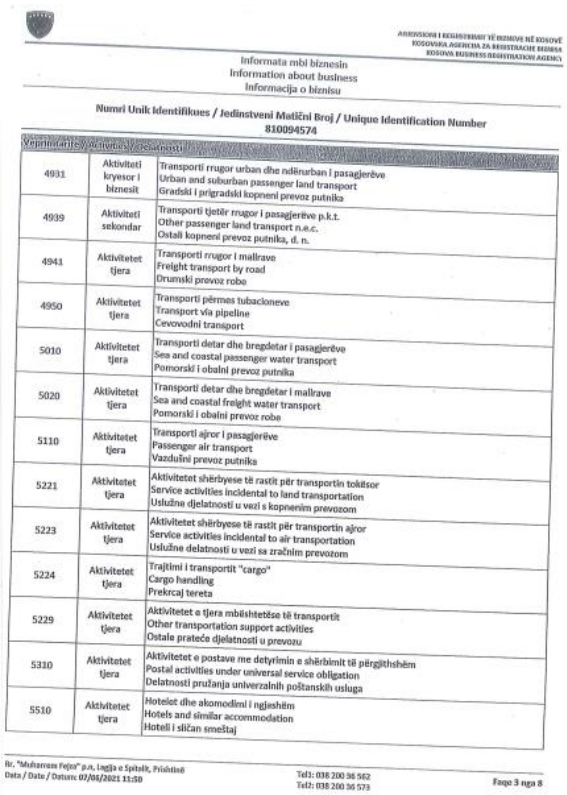
Nr. ser. / Ser. br. / Ser. No.: 10033753

Fig 6.2. Certifikata e regjistrimit të biznesit për kompaninë transportuese “ERLINES”sh.p.k

Shoqëritë me përgjegjësi të kufizuara: Shoqëri me përgjegjësi të kufizuara janë ato shoqëri që janë themeluar nga një ose disa themelues, të cilët përgjigjen për të gjitha borxhet e tyre dhe detyrimet tjera me tërë asetet. Emri Zyrtar i Shoqërisë me Përgjegjësi të Kufizuar duhet të përfshijë fjalët "Shoqëri me Përgjegjësi të Kufizuar" ose shkurtesën "SH.P.K" [28].

Poashtu në anekset e regjistrimit të këtij biznesi shënojnë edhe aktiviteti primar dhe aktivitetet tjera. Në bazë të ligjeve ekzistuese është e obligueshme të zgjidhet kodi adekuat si aktivitet primar që në këtë rast ka të bëjë me transportin e udhëtarëve në mënyrë që të identifikohet saktë veprimtaria kryesore. Pra sikurse shihet kodi **4931** është kodi që përfaqëson "**Transporti rrugor urban dhe ndërurban i pasagjerëve**", dhe se kompania e ka përzgjedhur mirë si kod kryesor.

Gjithashtu janë evidentuar (regjistruar) edhe të gjitha kodet e tjera në certifikatën e biznesit, sikurse shihen në foton në vijim. Njëhërit në shtojcat tjera janë evidentuar edhe aksionarët, vlera e aksioneve gjatë themelimit, lloji i biznesit, përfaqësuesi ligjor etj. Të gjitha këto shënime janë të nevojshme sipas legjislacionit në fuqi në republikën e Kosovës.



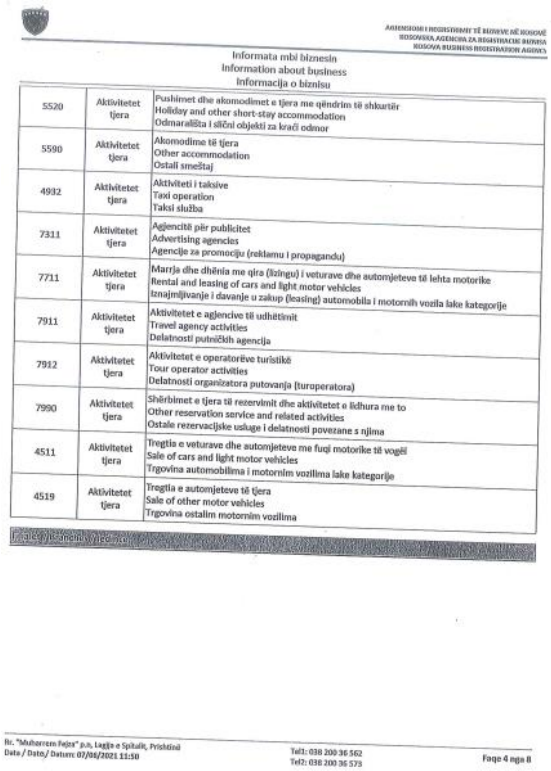
AKREDITIMI I REGISTRIMIT TË BIZNESIT NË KOSOVË
KOSOVARA AGENCIA ZA REGISTRACIE BIZNESA
KOSOVA BUSINESS REGISTRATION AGENCY

Informata mbi biznesin
Information about business
Informacija o biznisu

Numri Unik Identifikues / Jedinstveni Matični Broj / Unique Identification Number
810094574

Veprimtaritë / Aktivitetet / Veprimtarija		
4931	Aktiviteti kryesor i biznesit	Transporti rrugor urban dhe ndërurban i pasagjerëve Urban and suburban passenger land transport Gradski i prigradski kopneni prevoz putnika
4939	Aktiviteti sekondar	Transporti tjetër rrugor i pasagjerëve p.k.t. Other passenger land transport n.e.c. Ostali kopneni prevoz putnika, d. n.
4941	Aktivitetet tjera	Transporti rrugor i mallrave Freight transport by road Drumski prevoz robe
4950	Aktivitetet tjera	Transporti përmes tubacioneve Transport via pipeline Cevovodni transport
5010	Aktivitetet tjera	Transporti detar dhe bregdetar i pasagjerëve Sea and coastal passenger water transport Pomorski i obalni prevoz putnika
5020	Aktivitetet tjera	Transporti detar dhe bregdetar i mallrave Sea and coastal freight water transport Pomorski i obalni prevoz robe
5110	Aktivitetet tjera	Transporti ajror i pasagjerëve Passenger air transport Vazdušni prevoz putnika
5221	Aktivitetet tjera	Aktivitetet shërbyese të rastit për transportin tokësor Service activities incidental to land transportation Uslužne djelatnosti u vezi s kopnenim prevozom
5223	Aktivitetet tjera	Aktivitetet shërbyese të rastit për transportin ajror Service activities incidental to air transportation Uslužne delatnosti u vezi sa zračnim prevozom
5224	Aktivitetet tjera	Trajtimi i transportit "cargo" Cargo handling Prekrcaj tereta
5229	Aktivitetet tjera	Aktivitetet e tjera mbështetëse të transportit Other transportation support activities Ostale prateće djelatnosti u prevozu
5310	Aktivitetet tjera	Aktivitetet e postave me detyrimin e shërbimit të përgjithshëm Postal activities under universal service obligation Delatnosti pružanja univerzalnih poštanskih usluga
5510	Aktivitetet tjera	Hotelet dhe akomodimi i ngjashëm Hotels and similar accommodation Hoteli i sličan smeštaj

Rr. "Muharrem Fejza" p.n, Lagja e Spitalit, Prishtinë
Data / Date / Datum: 07/06/2021 11:50
Tel1: 038 200 36 562
Tel2: 038 200 36 573
Faqe 3 nga 8



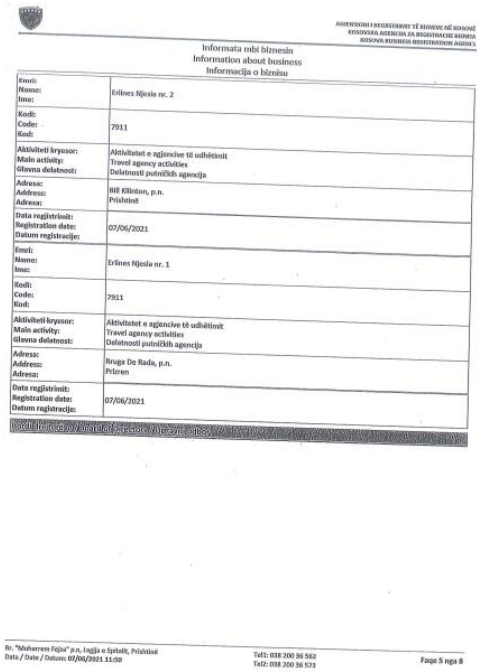
AKREDITIMI I REGISTRIMIT TË BIZNESIT NË KOSOVË
KOSOVARA AGENCIA ZA REGISTRACIE BIZNESA
KOSOVA BUSINESS REGISTRATION AGENCY

Informata mbi biznesin
Information about business
Informacija o biznisu

5520	Aktivitetet tjera	Pushimet dhe akomodimet e tjera me qëndrim të shkurtër Holiday and other short-stay accommodation Odmarališta i slični objekti za kratki odmor
5590	Aktivitetet tjera	Akomodime të tjera Other accommodation Ostali smeštaj
4932	Aktivitetet tjera	Aktiviteti i taksive Taxi operation Taksi služba
7311	Aktivitetet tjera	Agjencitë për publicitet Advertising agencies Agencije za promociju (reklamu i propagandu)
7711	Aktivitetet tjera	Marrja dhe dhënia me qira (lizingu) i veturave dhe automjeteve të lehta motorike Rental and leasing of cars and light motor vehicles Iznajmljivanje i davanje u zakup (leasing) automobila i motornih vozila lake kategorije
7911	Aktivitetet tjera	Aktivitetet e agjencive të udhëtimit Travel agency activities Delatnosti putničkih agencija
7912	Aktivitetet tjera	Aktivitetet e operatorëve turistikë Tour operator activities Delatnosti organizatora putovanja (turoperatora)
7990	Aktivitetet tjera	Shërbimet e tjera të rezervimit dhe aktivitetet e lidhura me to Other reservation service and related activities Ostale rezervacijske usluge i delatnosti povezane s njima
4511	Aktivitetet tjera	Tregtia e veturave dhe automjeteve me fuqi motorike të vogël Sale of cars and light motor vehicles Trgovina automobilima i motornim vozilima lake kategorije
4519	Aktivitetet tjera	Tregtia e automjeteve të tjera Sale of other motor vehicles Trgovina ostalim motornim vozilima

Rr. "Muharrem Fejza" p.n, Lagja e Spitalit, Prishtinë
Data / Date / Datum: 07/06/2021 11:50
Tel1: 038 200 36 562
Tel2: 038 200 36 573
Faqe 4 nga 8

Fig 6.3 Numri Unik Identifikues i Biznesit (Faqja 3 nga 8)Fig 6.4 Numri Unik Identifikues i Biznesit (Faqja 4 nga 8)

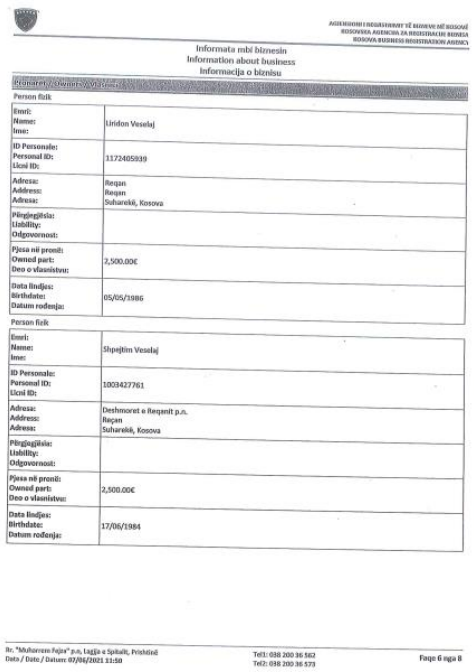


AGENSIONI I REGJISTRIMIT TË BIZNESIT NË KOSOVË
KOSOVSKA AGENCIJA ZA REGISTRACIJE BIZNESA
KOSOVA BUSINESS REGISTRATION AGENCY

Informata mbi biznesin
Information about business
Informacija o biznisu

Emri: Name: Ime:	Erlines Njesia nr. 2
Kodi: Code: Kod:	7911
Aktiviteti kryesor: Main activity: Glavna delatnost:	Aktivitetet e agjencive të udhëtimit Travel agency activities Delatnosti putničkih agencija
Adresa: Address: Adresa:	Bill Klinton, p.n. Prishtinë
Data regjistrimit: Registration date: Datum registracije:	07/06/2021
Emri: Name: Ime:	Erlines Njesia nr. 1
Kodi: Code: Kod:	7911
Aktiviteti kryesor: Main activity: Glavna delatnost:	Aktivitetet e agjencive të udhëtimit Travel agency activities Delatnosti putničkih agencija
Adresa: Address: Adresa:	Buqa De Rada, p.n. Prizren
Data regjistrimit: Registration date: Datum registracije:	07/06/2021

Rr. "Muharrem Fejza" p.n, Lagja e Spitalit, Prishtinë
Data / Date / Datum: 07/06/2021 11:50
Tel1: 038 200 36 562
Tel2: 038 200 36 573
Faqe 5 nga 8



AGENSIONI I REGJISTRIMIT TË BIZNESIT NË KOSOVË
KOSOVSKA AGENCIJA ZA REGISTRACIJE BIZNESA
KOSOVA BUSINESS REGISTRATION AGENCY

Informata mbi biznesin
Information about business
Informacija o biznisu

Person fizik

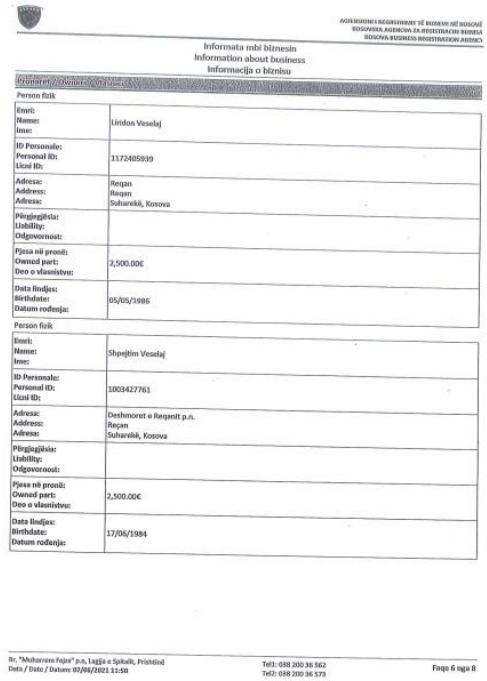
Emri: Name: Ime:	Liridon Veselaj
ID Personale: Personal ID: Licni ID:	1172405939
Adresa: Address: Adresa:	Reqan Reqan Suhareka, Kosova
Përgjegjësia: Liability: Odgovornost:	
Pjesa në pronë: Owned part: Deo o vlasnistvu:	2,500.00€
Data lindjes: Birthdate: Datum rođenja:	05/05/1986

Person fizik

Emri: Name: Ime:	Shpejtim Veselaj
ID Personale: Personal ID: Licni ID:	1003427761
Adresa: Address: Adresa:	Deshmoret e Reqenit p.n. Reçan Suhareka, Kosova
Përgjegjësia: Liability: Odgovornost:	
Pjesa në pronë: Owned part: Deo o vlasnistvu:	2,500.00€
Data lindjes: Birthdate: Datum rođenja:	17/06/1984

Rr. "Muharrem Fejza" p.n, Lagja e Spitalit, Prishtinë
Data / Date / Datum: 07/06/2021 11:50
Tel1: 038 200 36 562
Tel2: 038 200 36 573
Faqe 6 nga 8

Fig 6.5 Numri Unik Identifikues i Biznesit (Faqja 5 nga 8) Fig 6.6Numri Unik Identifikues i Biznesit (Faqja 6 nga 8)



AGENSIONI I REGJISTRIMIT TË BIZNESIT NË KOSOVË
KOSOVSKA AGENCIJA ZA REGISTRACIJE BIZNESA
KOSOVA BUSINESS REGISTRATION AGENCY

Informata mbi biznesin
Information about business
Informacija o biznisu

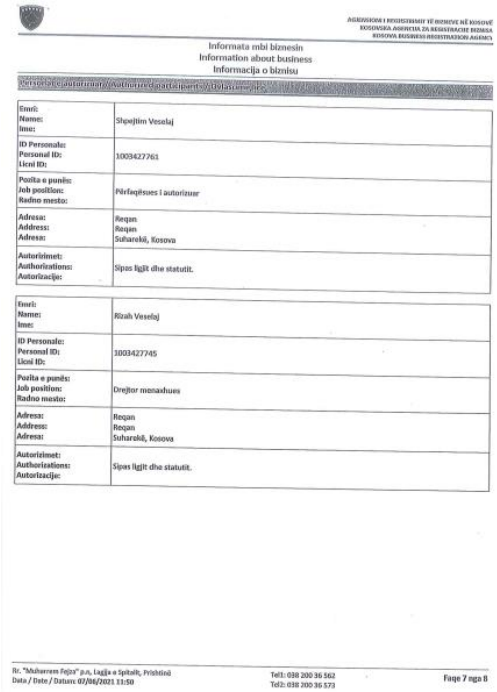
Person fizik

Emri: Name: Ime:	Liridon Veselaj
ID Personale: Personal ID: Licni ID:	1172405939
Adresa: Address: Adresa:	Reqan Reqan Suhareka, Kosova
Përgjegjësia: Liability: Odgovornost:	
Pjesa në pronë: Owned part: Deo o vlasnistvu:	2,500.00€
Data lindjes: Birthdate: Datum rođenja:	05/05/1986

Person fizik

Emri: Name: Ime:	Shpejtim Veselaj
ID Personale: Personal ID: Licni ID:	1003427761
Adresa: Address: Adresa:	Deshmoret e Reqenit p.n. Reçan Suhareka, Kosova
Përgjegjësia: Liability: Odgovornost:	
Pjesa në pronë: Owned part: Deo o vlasnistvu:	2,500.00€
Data lindjes: Birthdate: Datum rođenja:	17/06/1984

Rr. "Muharrem Fejza" p.n, Lagja e Spitalit, Prishtinë
Data / Date / Datum: 07/06/2021 11:50
Tel1: 038 200 36 562
Tel2: 038 200 36 573
Faqe 6 nga 8



AGENSIONI I REGJISTRIMIT TË BIZNESIT NË KOSOVË
KOSOVSKA AGENCIJA ZA REGISTRACIJE BIZNESA
KOSOVA BUSINESS REGISTRATION AGENCY

Informata mbi biznesin
Information about business
Informacija o biznisu

Emri: Name: Ime:	Shpejtim Veselaj
ID Personale: Personal ID: Licni ID:	1003427761
Pozita e punës: Job position: Radno mesto:	Përfaqësues i autorizuar
Adresa: Address: Adresa:	Reqan Reqan Suhareka, Kosova
Autorizimet: Authorizations: Autorizacije:	Sipas ligjit dhe statutit.

Emri: Name: Ime:	Rizah Veselaj
ID Personale: Personal ID: Licni ID:	1003427745
Pozita e punës: Job position: Radno mesto:	Drejtor menaxhues
Adresa: Address: Adresa:	Reqan Reqan Suhareka, Kosova
Autorizimet: Authorizations: Autorizacije:	Sipas ligjit dhe statutit.

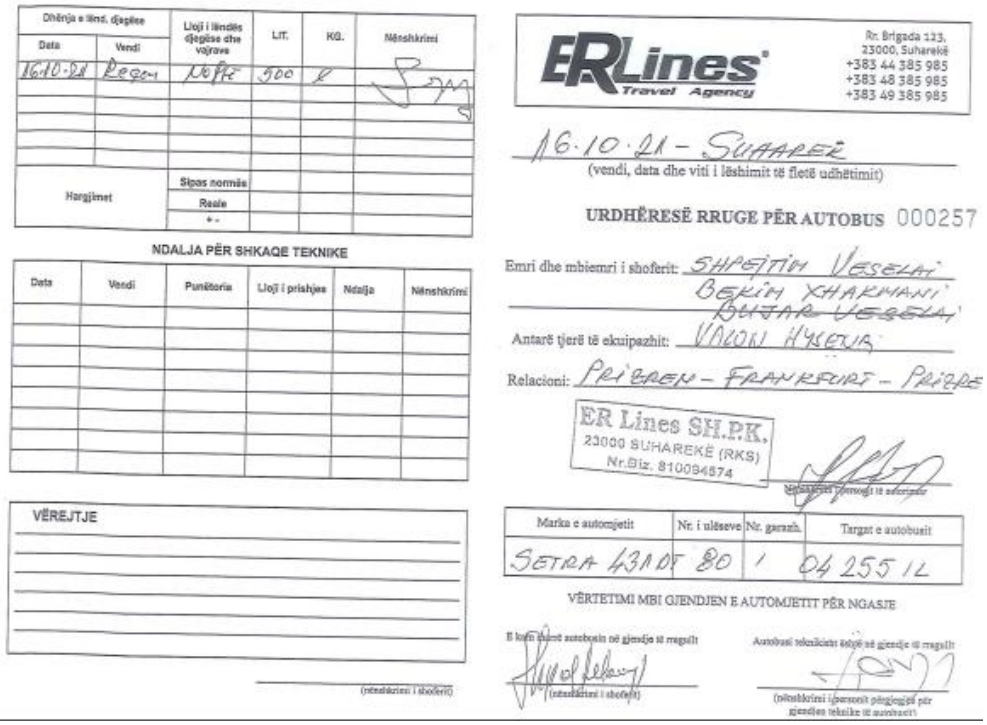
Rr. "Muharrem Fejza" p.n, Lagja e Spitalit, Prishtinë
Data / Date / Datum: 07/06/2021 11:50
Tel1: 038 200 36 562
Tel2: 038 200 36 573
Faqe 7 nga 8

Fig 6.7 Numri Unik Identifikues i Biznesit (Faqja 6 nga 8) Fig 6.8Numri Unik Identifikues i Biznesit (Faqja 7 nga 8)

6.2.2 Fletë-urdhëresa e rrugës

Fletë-urdhëresa e rrugës – është formular i përcaktuar i cili përmban numrin e regjistrimit të autobusit me të cilin kryhet transporti linjor i udhëtarëve, emërtimin e linjës, kohën e fillimit dhe të mbarimit të udhëtimit, të dhënat për personelin e automjetit dhe drejtimin e qarkullimit të tij, nënshkrimin e personit të autorizuar për lëshimin e fletë-urdhëresës së rrugës si dhe rubrikën për

shënimin e arritjes dhe të nisjes nga stacioni i autobusëve ose nga vend ndalja e autobusëve në transportin linjor [4].



Dhënja e lënd. djegëse		Lloji i lëndës djegëse dhe vajrave	LIT.	KG.	Nënshkrimi
Data	Vendi				
16.10.21	Prizren	Nafte	300		
Hargjimet		Sipas normës			
		Reale			
		+-			

NDALJA PËR SHKAQE TEKNIKE

Data	Vendi	Punëtoria	Lloji i prishjes	Ndalja	Nënshkrimi

VËREJTJE

(nënshkrimi i shoferit)

ERLines Travel Agency

Rr. Brigada 123, 23000, Suharekë
+383 44 385 985
+383 48 385 985
+383 49 385 985

16.10.21 – Suharekë
(vendi, data dhe viti i lëshimit të fletë udhëtimit)

URDHËRESË RRUGE PËR AUTOBUS 000257

Emri dhe mbiemri i shoferit: Shpëtim Veselaj, Bekim Xharmani, Bujar Veselaj

Antarë tjerë të ekuipazhit: Valoni Hyseni

Relacioni: Prizren – Frankfurt – Prizre

ER Lines SH.P.K. 23000 SUHAREKË (RKS) Nr.Biz. 810094574

Nënshkrimi i personit të autorizuar

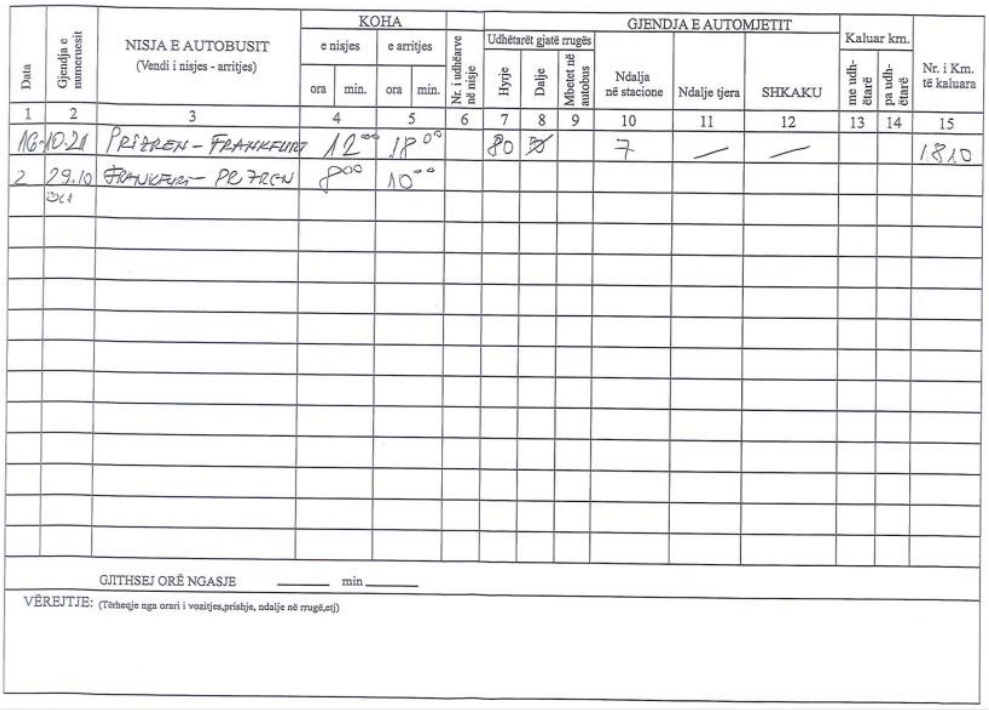
Marka e automjetit	Nr. i uleseve	Nr. garazh.	Targat e autobusit
Setra 431 DT	80	1	04 255 IL

VËRTETIMI MBI GJENDJEN E AUTOMJETIT PËR NGASJE

E kam marrë autobusin në gjendje të regullt (nënshkrimi i shoferit)

Autobusi teknikisht është në gjendje të regullt (nënshkrimi i personit përgjegjës për gjendjen teknike të autobusit)

Fig 6.9 Fletë-urdhëresë e rrugës për autobusin e kompanisë transportuese ERLines-sh.p.k, faqja ballore



Data	Gjendja e numeruesit	NISJA E AUTOBUSIT (Vendi i nisjes - arritjes)	KOHA e nisjes ora	KOHA e nisjes min.	KOHA e arritjes ora	KOHA e arritjes min.	Nr. i udhëtarve në nisje	GJENDJA E AUTOMJETIT – Udhëtarët gjatë rrugës: Hyrje	Dalje	Mbetet në autobus	Ndalja në stacione	Ndalje tjera	SHKAKU	Kaluar km. me udhëtarë	pa udhëtarë	Nr. i Km. të kaluara
1	2	3	4		5		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
16.10.21		Prizren – Frankfurt	12	00	18	00		80	73		7	—	—			1810
2	29.10 2021	Frankfurt – Prizren	8	00	10	00										

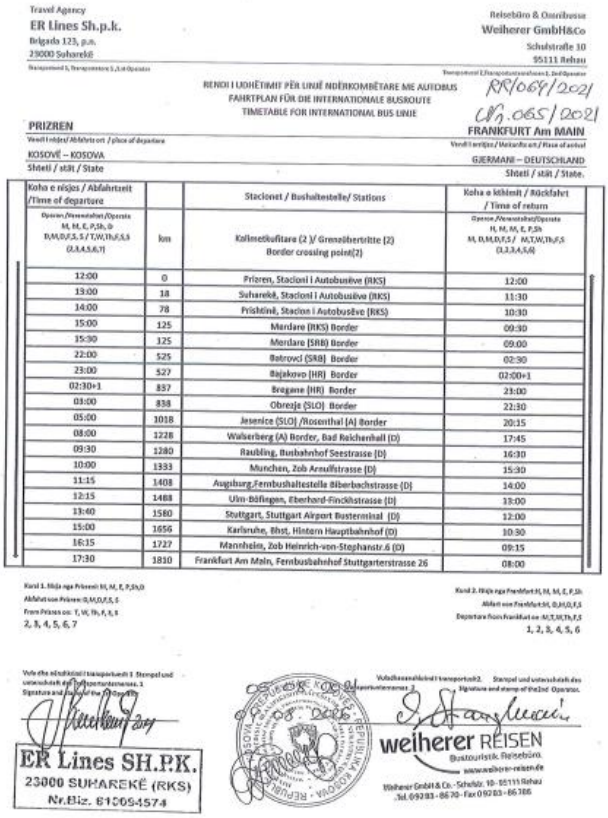
GJITHSEJ ORË NGASJE _____ min _____

VËREJTJE: (Tërheqje nga orari i vozitjes,prishje, ndalje në rrugë,etj)

Fig 6.10 Fletë-urdhëresë e rrugës për autobusin e kompanisë transportuese ERLines-sh.p.k, faqja e pasme

6.2.3 Rendi i udhëtimit për linja transportuese ndërkombëtare

Rendi i udhëtimit – akt i cili përmban: emërtimin e operatorit të transportit, linjën në të cilën kryhet transporti, llojin e linjës, radhitjen e stacioneve të autobusëve, përkatësisht të vend-ndaljeve të autobusëve, pastaj distancën nga vendi ku fillon linja, kohën e arritjes dhe të nisjes nga stacioni i autobusëve, përkatësisht në vend ndaljet e autobusëve, regjimin e mbajtjes së linjës, periudhën brenda të cilës mbahet linja dhe afatin e vlefshmërisë së rendit të udhëtimit [27].



Travel Agency
ER Lines Sh.p.k.
Brigada 123, p.n.
23000 Suhareke

Reisebüro & Omnibusse
Weiherer GmbH&Co
Schulstraße 10
95111 Rehau

RENDI I UDHËTIMIT PËR LINJË NDËRKOMBËTARE ME AUTOBUS
FAHRTPLAN FÜR DIE INTERNATIONALE BUSROUTE
TIMETABLE FOR INTERNATIONAL BUS LINIE

RR/069/2021
Nr. 065/2021

PRIZREN — FRANKFURT Am MAIN
KOSOVË – KOSOVA — GJERMANI – DEUTSCHLAND
Shteti / stät / State

Koha e nisjes / Abfahrtzeit /Time of departure	km	Stacionet / Bushaltestelle/ Stations	Koha e kthimit / Rückfahrt / Time of return
Operon/Verkehrstag/Operate M, M, E, P,Sh, D D,M,D,F,S, S / T,W,Th,F,S,S (1,2,3,4,5,6,7)	km	Kalimetkufitara (2)/ Grenzübertritte (2) Border crossing point(2)	Operon/Verkehrstag/Operate H, M, M, E, P,Sh M, D,M,D,F,S / M,T,W,Th,F,S (1,2,3,4,5,6)
12:00	0	Prizren, Stacioni i Autobusëve (RKS)	12:00
13:00	18	Suhareke, Stacioni i Autobusëve (RKS)	11:30
14:00	78	Prishtinë, Stacion i Autobusëve (RKS)	10:30
15:00	125	Merdare (RKS) Border	09:30
15:30	125	Merdare (SRB) Border	09:00
22:00	525	Batrovci (SRB) Border	02:30
23:00	527	Bajakovo (HR) Border	02:00+1
02:30+1	837	Bregane (HR) Border	23:00
03:00	838	Obrezje (SLO) Border	22:30
05:00	1018	Jesenice (SLO) /Rosenthal (A) Border	20:15
08:00	1228	Walserberg (A) Border, Bad Reichenhall (D)	17:45
09:30	1280	Raubling, Busbahnhof Seestrasse (D)	16:30
10:00	1333	Munchen, Zob Arnulfstrasse (D)	15:30
11:15	1408	Augsburg,Fernbushaltestelle Biberbachstrasse (D)	14:00
12:15	1488	Ulm-Böfingen, Eberhard-Finckhstrasse (D)	13:00
13:40	1580	Stuttgart, Stuttgart Airport Busterminal (D)	12:00
15:00	1656	Karlsruhe, Bhst, Hintern Hauptbahnhof (D)	10:30
16:15	1727	Mannheim, Zob Heinrich-von-Stephanstr.6 (D)	09:15
17:30	1810	Frankfurt Am Main, Fernbusbahnhof Stuttgarterstrasse 26	08:00

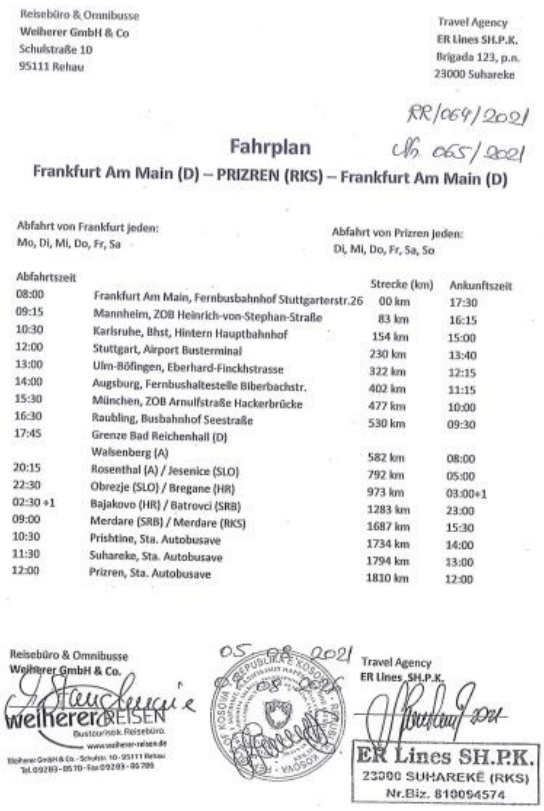
Kursi 1. Nisja nga Prizreni H, M, E, P,Sh,D
Abfahrt von Prizren: D,M,D,F,S, S
From Prizren on: T, W, Th, F, S, S
2, 3, 4, 5, 6, 7

Kursi 2. Nisja nga Frankfurt H, M, M, E, P,Sh
Abfahrt von Frankfurt: M,D,M,D,F,S
Departure from Frankfurt on: M,T,W,Th,F,S
1, 2, 3, 4, 5, 6

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

weiherer REISEN
Busturistik. Reisebüro.
www.weiherer-reisen.de
Weiherer GmbH & Co. - Schulstr. 10 - 95111 Rehau
Tel. 09283 - 8570 - Fax 09283 - 86386

Fig 6.11 Shembull i një rendi të udhëtimit në gjuhën shqipe



Reisebüro & Omnibusse
Weiherer GmbH & Co
Schulstraße 10
95111 Rehau

Travel Agency
ER Lines SH.P.K.
Brigada 123, p.n.
23000 Suhareke

RR/069/2021
Nr. 065/2021

Fahrplan

Frankfurt Am Main (D) – PRIZREN (RKS) – Frankfurt Am Main (D)

Abfahrt von Frankfurt jeden:
Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa

Abfahrt von Prizren jeden:
Di, Mi, Do, Fr, Sa, So

Abfahrtszeit		Strecke (km)	Ankunftszeit
08:00	Frankfurt Am Main, Fernbusbahnhof Stuttgarterstr.26	00 km	17:30
09:15	Mannheim, ZOB Heinrich-von-Stephan-Straße	83 km	16:15
10:30	Karlsruhe, Bhst, Hintern Hauptbahnhof	154 km	15:00
12:00	Stuttgart, Airport Busterminal	230 km	13:40
13:00	Ulm-Böfingen, Eberhard-Finckhstrasse	322 km	12:15
14:00	Augsburg, Fernbushaltestelle Biberbachstr.	402 km	11:15
15:30	München, ZOB Arnulfstraße Hackerbrücke	477 km	10:00
16:30	Raubling, Busbahnhof Seestraße	530 km	09:30
17:45	Grenze Bad Reichenhall (D) Walsenberg (A)	582 km	08:00
20:15	Rosenthal (A) / Jesenice (SLO)	792 km	05:00
22:30	Obrezje (SLO) / Bregane (HR)	973 km	03:00+1
02:30 +1	Bajakovo (HR) / Batrovci (SRB)	1283 km	23:00
09:00	Merdare (SRB) / Merdare (RKS)	1687 km	15:30
10:30	Prishtine, Sta. Autobusave	1734 km	14:00
11:30	Suhareke, Sta. Autobusave	1794 km	13:00
12:00	Prizren, Sta. Autobusave	1810 km	12:00

Reisebüro & Omnibusse
Weiherer GmbH & Co.
weiherer REISEN
Busturistik. Reisebüro.
www.weiherer-reisen.de
Weiherer GmbH & Co. - Schulstr. 10 - 95111 Rehau
Tel. 09283 - 8570 - Fax 09283 - 86386

05.08.2021

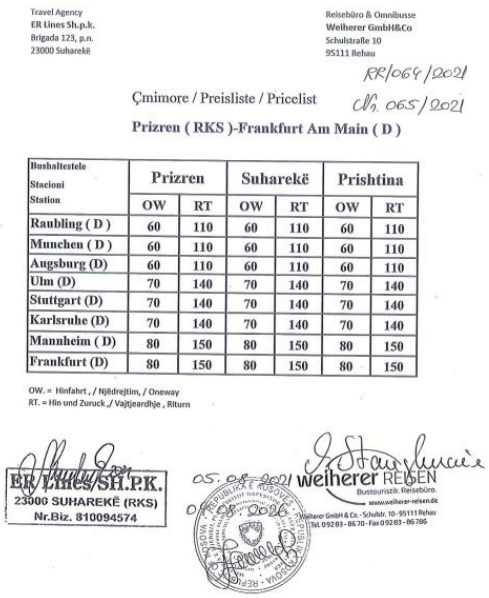
Travel Agency
ER Lines SH.P.K.
ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

Fig 6.12 Shembull i një rendi të udhëtimit në gjuhën Gjermane

6.2.4 Tarifa (çmimorja) e udhëtimit për relacionet të cilat i ka nën dispozicion ndërmarrja

Tarifë – akti i cili përmban çmimin lidhur me kryerjen e shërbimeve dhe kushteve tjera transportuese [27] . Çmimorja përfshin:

1. Operatori përcakton çmimoren e cila duhet të vendoset në autobus i cili qarkullon në atë linjë.
2. Personeli i autobusit merr pagesën për shërbime vetëm në bazë të çmimores nga paragrafi 1. i këtij neni.
3. Ministria me akt nënligjor cakton çmimore për kategori të veçanta të shoqërisë si për fëmijët, studentët, invalidët e luftës dhe të punës dhe pensionistet.



Travel Agency
ER Lines Sh.p.k.
Brigada 123, p.n.
23000 Suharekë

Reisebüro & Omnibusse
Welherer GmbH&Co
Schulstraße 10
95111 Rehau

RR/064/2021
Çmimore / Preisliste / Pricelist Nr. 065/2021

Prizren (RKS)-Frankfurt Am Main (D)

Bushaltestele / Stacioni / Station	Prizren		Suharekë		Prishtina	
	OW	RT	OW	RT	OW	RT
Raubling (D)	60	110	60	110	60	110
Munchen (D)	60	110	60	110	60	110
Augsburg (D)	60	110	60	110	60	110
Ulm (D)	70	140	70	140	70	140
Stuttgart (D)	70	140	70	140	70	140
Karlsruhe (D)	70	140	70	140	70	140
Mannheim (D)	80	150	80	150	80	150
Frankfurt (D)	80	150	80	150	80	150

OW. = Hinfahrt , / Njëdrejtim, / Oneway
RT. = Hin und Zuruck ,/ Vajtjeardhje , Riturn

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

05. 08. 2021
04. 08. 2026

welherer REISEN
Busteuristik. Reisebüro.
www.welherer-reisen.de
Welherer GmbH & Co. - Schulstr. 10 - 95111 Rehau
Tel. 09283 - 8670 - Fax 09283 - 86786

Fig 6.13. Çmimorja e udhëtimit për vend stacione të ndryshme në Gjermani e operatorit ER-Lines SH.P.K për linjën ndërkombëtare Prizren (RKS)- Frakfurt am Main (D).

6.2.5 Itinerari i udhëtimi i paraqitur në hartë

Itinerar – akti i cili përcakton kahun e lëvizjes së automjeteve në linjë [27]. Itinerari i linjës ndërkombëtare Prizren-Frankfurt am Main zhvillohet së pari nëpër territorin e Kosovës si pikënisje e linjës e pastaj duke vazhduar nëpër disa shtete transite (Serbia, Kroacia, Sllovenia, Austria) dhe shtetit destinues Gjermania.

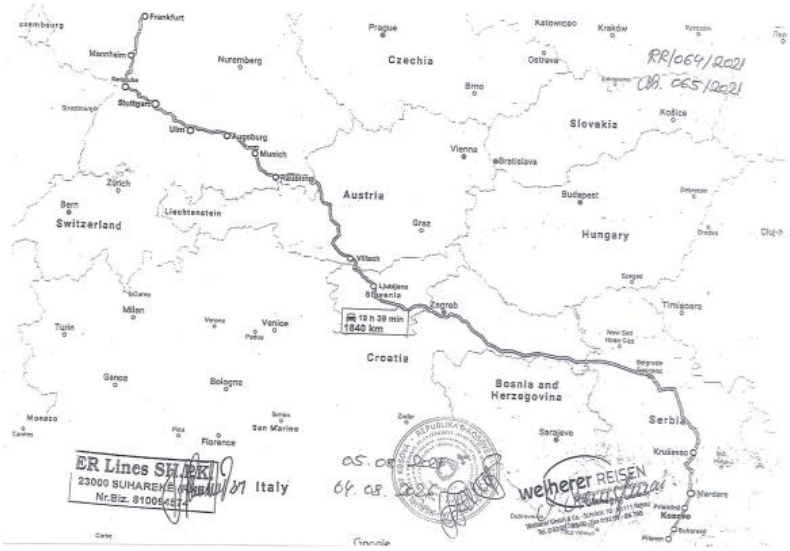


Fig 6.14. Itinerari nga Suhareka (Kosovë) në Frankfurt (Gjermani) i paraqitur me hartë

Itinerari duhet të respektohet gjatë mbajtjes së linjës ndërkombëtare, pra nuk lejohet të ndryshohet pa arsye. Kjo lejohet të ndryshohet vetëm me kërkesë të veçantë dhe me akordimin e shtetit nëpër të cilin linja kalon transit.

6.2.6 Kontratën e bashkëpunimit ndërmjet operatorit vendor dhe atij të huaj

Definicioni: “Transport i rregullt udhëtarësh është shërbimi në linjë të rregullt transporti me frekuencë dhe itinerare të pandryshuara, ku udhëtarët mund të merren dhe të lihen në vendqëndrime (stacione) të përcaktuara më parë”.

Shërbimet e rregullta mund të shfrytëzohen nga të gjithë shfrytëzuesit njësoj pa kurrfarë kufizimesh. Është karakteristikë se te transporti i rregullt çdo udhëtarë duhet të jetë i pajisur me biletë të udhëtimit. Në shumicën e rasteve këto shërbime në linjë të rregullt ndërkombëtare transporti rregullohen në përputhje me marrëveshjet bilaterale ose multilaterale të transportit rrugor ku shteti ke e ka selinë operatori i transportit është palë.

Qasja jashtë shteteve antare të BE-së dhe për në shtetet e BE-së: Për të pasur qasje në tregun e transportit ndërkombëtar të udhëtarëve dhe për operim në transportin në linjë të rregullt ndërkombëtare operatori transportues paraprakisht duhet të jetë i licencuar nga ana e autoriteteve zyrtare kompetente të vendit të tij (Ministria e Transportit) ose institucioni i autorizuar prej saj dhe mandej të aplikoj për tu pajisur me leje (autorizim) adekuate. Secili shtet i ka specifikat e veta. Këto shërbime të rregullta përveç që duhet të pajisen me leje nga pika ku fillon linja duhet patjetër të pajisen me leje adekuate për qasje edhe në shtetin e destinacionit si dhe leje transite nëpër ato vende nëpër të cilën është i paraparë itinerari i qarkullimit. Së pari verifikohet nga autoriteti zyrtar në vendin ku e ka selinë operatori transportues për plotësimin e kritereve të përcaktuara paraprakisht përmes akteve ligjore dhe nëse plotësohen kushtet, atëherë së dyti fillon procedura e kërkimit të pëlqimit për lëshimin e autorizimit(lejes) nga ana e autoriteteve zyrtare në vendin e destinacionit. Pas marrjes së konfirmimit nga ana e autoriteteve zyrtare në vendin e destinacionit, nëse konfirmimi është pozitiv, atëherë së treti mund të fillohet me procedurat e lëshimit të lejeve nga ana e autoritetit kompetent ku e ka selinë operatori i transportit ku e ka inicuar procedurën dhe së katërti lëshohet autorizimi adekuat që kryerjen e transportit jashtë shtetit dhe së pesti fillohet me paraqitjen e kërkesës secilit shtet për lëshimin e lejeve tranzite nëpër territoret e të cilave kalon itinerari i linjës. Pas paisjes me të gjitha lejet si nga vendi i nisjes, vendi i destinacionit si dhe vendet transite mund të fillohet operimi në linjë.

Duhet të kihet parasysh se transporti i rregullt ndërkombëtar i udhëtarëve ushtrohet sipas principit të “reciprocitetit”(50% operatori vendor : 50 % operatori i huaj) nëse me marrëveshje ndërkombëtare nuk është rregulluar ndryshe. Me faktin se duhet të respektohet ky parim atëherë

është e obligueshme që të gjendet një partner bashkëpunues në shtetin e destinacionit dhe të lidhet një "kontratë bashkëpunimi" për mbajtjen e linjës e cila duhet të jetë e vërtetuar nga të dy operatorët transportues në bashkëpunim me rastin e aplikimit tek autoritetet zyrtare kompetente [27].

Kontratë/Marrveshje

Mbi vendosjen e linjes së rregullt ndërkombetare të komunikacionit:

Prizren(RKS)–Frankfurt am Main (D)

Në mes të:

"ERLines"-sh.p.k, Reqan, Suharekë, Kosovë,

dhe,

"WEIHERER REISEN " –GmbH, Schulstr 10, D95111 rehau (D)

Fig 6.15 Kontrata e bashkëpunimit për linjën Suhareka (Kosovë) në Frankfurt am Main (Gjermani)

6.2.7 Plani (orari) i kohës së udhëtimit dhe pushimit të ekuipazhit të autobusit

Tek plani (orari) i vozitjes së shoferëve të autobusit janë me rëndësi këto terme [27]:

Anëtar i ekuipazhit – vozitësi, konduktori dhe çdo person që e shoqëron shoferin duke marrë në mënyrë të zakonshme një pjesë efektive të operacioneve të transportit;

Pushimi – çdo periudhe e pandërprerë gjate se cilës vozitësi përdor kohen e lire sipas dëshirës;

Ndërprerja – çdo periudhe gjate se cilës vozitësi nuk ka drejte vozitjeje apo kryerje te ndonjë detyre tjetër, e qe i lejon vetëm pushim;

Koha pushimit ditor – pjesa e ditës gjate se cilës vozitësi mund te kaloj kohen e lire sipas dëshirës dhe e cila mund te jete pushim ditor normal apo pushim ditor i reduktuar;

Kohëzgjatja e drejtimit të automjetit – është kohëzgjatja e ngasjes të ekuipazhit , gjendja në të cilën gjatë drejtimit të përbërë mes dy periudhave të njëpasnjëshme të pushimit të përditshëm ose në mes të një periudhe të pushimit ditor dhe një pushimi javor, ka të paktën dy shoferë në bordin e automjetit që të sigurojë ndërrime. Në orën e parë te vozitjes, prania e shoferit tjetër apo tjerëve është fakultative, por kjo është e detyrueshme për pjesën tjetër të periudhës së vozitjes;

Kohëzgjatja ditore e vozitjes – kohëzgjatja e përgjithshme e akumuluar prej mbarimit të pushimit ditor dhe fillimit të pushimit tjetër ditor ose prej mbarimit te pushimit ditor dhe fillimit te pushimit javor; Kohëzgjatja e vozitjes – koha totale e vozitjes e regjistruar ne mënyrë automatike, gjysme automatike ose manuale ne kushtet e përcaktuara ne Ligj;

ER Lines Sh.p.k.
Brigada 123, p.n. Suharekë 23000 Kosovë

Reisebüro&Omnibuße Weiherer GmbH&Co
schulstr.10 95111 Rehau (D)

RR/064/2021
Nr. 065/2021

PLANI I VOZITJES SE SHOFERAVE /BUSFAHRER FAHRPLAN / THE DRIVERS AGENDA
Në linjën ndërkombëtare / Linea internazionale / International line
DEUTSCHLAND - KOSOVO (FRANKFURT - PRIZREN)
E Hënë / Montag, Martë/ Dienstag, Mërkur / Mittwoch, Enjte / Donnerstag, Premte / Freitag, Shtunë / Samstag

Orari (1)		Stacionet (2)		Shoferi (D1)		Shoferi (D2)		Shoferi (D3)		Shoferi (D4)	
Prej /Von	Deri / Bis	Fillimi nga stacioni / vendpushimi	Përfundimi ne Stacionin / vendpushimin	Koha e vozitjes (3)	Koha e pushimit (4)	Koha e vozitjes (3)	Koha e pushimit (4)	Koha e vozitjes (3)	Koha e pushimit (4)	Koha e vozitjes (3)	Koha e pushimi t (4)
8:00	12:00	Frankfurt	Stuttgart SAB	4 h 00'			4 h 00'				
12:00	16:30	Stuttgart SAB	Raststette Samerberg.		4 h 30'	4 h 30'					
16:30	17:15	Raststette Samerberg.	Raststette Samerberg.		0 h 45'		0 h 45'				
17:15	21:45	Raststette Samerberg.	Pocivalisce "Starine"(SL	4 h 30'			4 h 30'				
21:45	2:15	Pocivalisce "Starine" (SLO)	Lipovac (HR)		4 h 30'	4 h 30'					
2:15	3:15	Lipovac (HR)	Batrovici (SRB)	1 h 00'			1 h 00'				
3:15	7:45	Batrovici (SRB)	Krusevac (SRB)					4 h 30'			
7:45	8:30	Krusevac (SRB)	Krusevac (SRB)						0 h 45'		
8:30	12:00	Krusevac (SRB)	Prizren (RKS)					3 h 30'			
Totali I Vozitjes dhe pushimeve (5)				9 h 30'	9 h 45'	9 h 00'	11 h 25'	08 h 00'	0 h 45'	00 h 00'	0 h 00'
Vendi I fillimit te Punës vozitjes (2)				Frankfurt		Frankfurt		Batrovici (SRB)		Pushim/Ruhezeit	
Vendi I përfundimit te Punës vozitjes (2)				Batrovici (SRB)		Batrovici (SRB)		Prizren			

KOSOVO - DEUTSCHLAND (PRIZREN - FRANKFURT)
E Martë / Dienstag, Mërkur / Mittwoch, Enjte / Donnerstag, Prmete / Freitag,Shtunë / Samstag, Diel / Sonntag

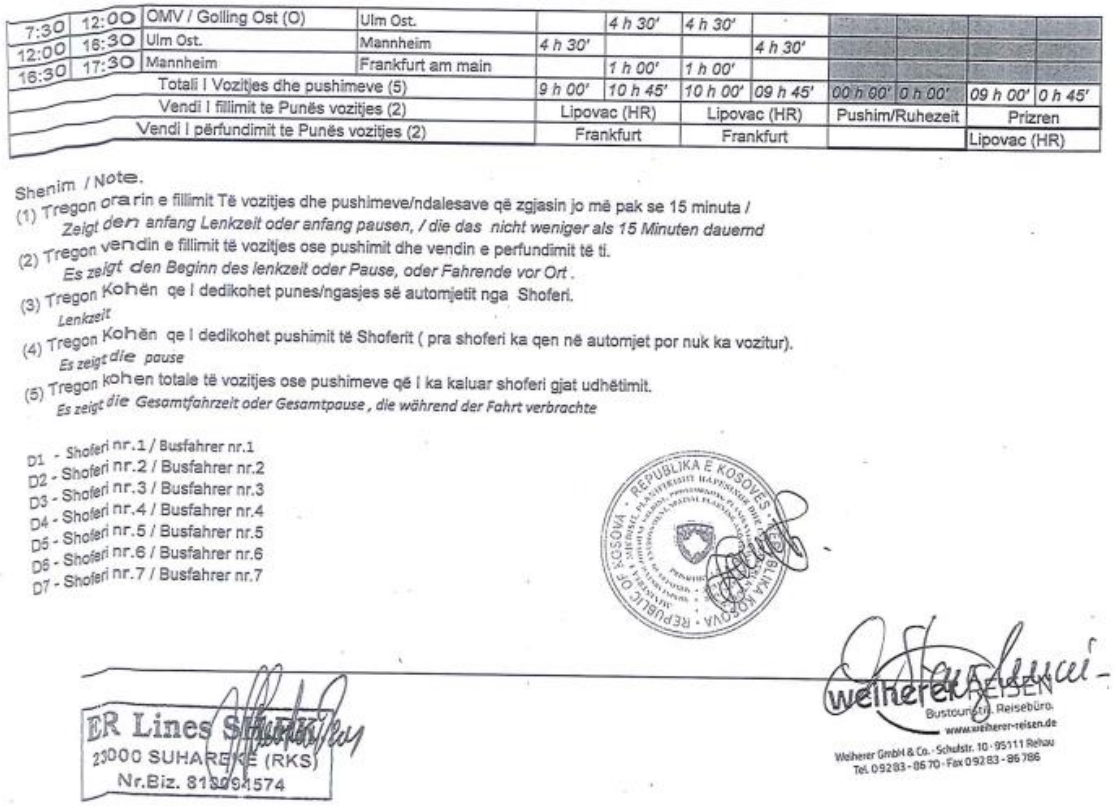
Orari (1)		Stacionet (2)		Shoferi (D1)		Shoferi (D2)		Shoferi (D3)		Shoferi (D4)	
12:00	16:30	Prizren (RKS)	Krusevac (SRB)							4 h 30'	
16:30	17:15	Krusevac (SRB)	Krusevac (SRB)								0 h 45'
17:15	21:45	Krusevac (SRB)	Lipovac (HR)							4 h 30'	
21:45	2:15	Lipovac (HR)	Bregana (HR)		4 h 30'	4 h 30'					
2:15	6:45	Bregana (HR)	OMV / Golling Ost (O)	4 h 30'			4 h 30'				
6:45	7:30	OMV / Golling Ost (O)	OMV / Golling Ost (O)		0 h 45'		0 h 45'				

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 81009415

05. 08. 2021
04. 08. 2021

weiherer REISEN
www.weiherer-reisen.de
Weiherer GmbH & Co. · Schulstr. 10 · 95111 Rehau
Tel. 09283 - 8670 · Fax 09283 - 86786

Fig 6.16 Plani i udhëtimit të shoferëve në linjën Suharekë-Frankfurt e operatorit ER-Lines SH.P.K. (Faqja 1 nga 2)



7:30	12:00	OMV / Golling Ost (O)	Ulm Ost.		4 h 30'	4 h 30'					
12:00	16:30	Ulm Ost.	Mannheim	4 h 30'			4 h 30'				
16:30	17:30	Mannheim	Frankfurt am main		1 h 00'	1 h 00'					
Totali I Vozitjes dhe pushimeve (5)				9 h 00'	10 h 45'	10 h 00'	09 h 45'	00 h 00'	0 h 00'	09 h 00'	0 h 45'
Vendi I fillimit te Punës vozitjes (2)				Lipovac (HR)		Lipovac (HR)		Pushim/Ruhezeit		Prizren	
Vendi I përfundimit te Punës vozitjes (2)				Frankfurt		Frankfurt				Lipovac (HR)	

Shenim / Note.
(1) Tregon orarin e fillimit Të vozitjes dhe pushimeve/ndalesave që zgjasin jo më pak se 15 minuta /
Zeigt den anfang Lenkzeit oder anfang pausen, / die das nicht weniger als 15 Minuten dauernd
(2) Tregon vendin e fillimit të vozitjes ose pushimit dhe vendin e perfundimit të ti.
Es zeigt den Beginn des lenkzeit oder Pause, oder Fahrende vor Ort .
(3) Tregon kohën qe I dedikohet punes/ngasjes së automjetit nga Shoferi.
Lenkzeit
(4) Tregon kohën qe I dedikohet pushimit të Shoferit (pra shoferi ka qen në automjet por nuk ka vozitur).
Es zeigt die pause
(5) Tregon kohen totale të vozitjes ose pushimeve që I ka kaluar shoferi gjat udhëtimit.
Es zeigt die Gesamtfahrzeit oder Gesamtpause , die während der Fahrt verbrachte

D1 - Shoferi nr.1 / Busfahrer nr.1
D2 - Shoferi nr.2 / Busfahrer nr.2
D3 - Shoferi nr.3 / Busfahrer nr.3
D4 - Shoferi nr.4 / Busfahrer nr.4
D5 - Shoferi nr.5 / Busfahrer nr.5
D6 - Shoferi nr.6 / Busfahrer nr.6
D7 - Shoferi nr.7 / Busfahrer nr.7

REPUBLIKA E KOSOVËS · REPUBLIC OF KOSOVA

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

Weiherer REISEN
Busunternehmen, Reisebüro
www.weiherer-reisen.de
Weiherer GmbH & Co. · Schulstr. 10 · 95111 Rehau
Tel. 09283 - 8670 · Fax 09283 - 86786

Fig 6.17 Plani i udhëtimit të shoferëve në linjën Suharekë-Frankfurt e operatorit ER-Lines SH.P.K. (Faqja 2 nga 2)

6.2.9 Licencën e operatorit transportues (licenca për veprimtarinë e transportit rrugor të udhëtarëve kopje e lëshuar nga MI-ja)

Sipas ligjit të transportit rrugor, licenca përkufizohet si në vijim: Licencë – akti me të cilin operatori i transportit rrugor lejohet të ushtrohet veprimtaria e transportit rrugor të udhëtarëve ose mallrave, stacionet e autobusëve dhe terminaleve të mallrave [29].

Sipas ligjit të transportit, operatori i transportit rrugor të udhëtareve përkufizohet si në vijim:

Operator i transportit rrugor të udhëtareve – veprimtari e çdo operatori që vepron me anë të mjeteve motorike që janë të përshtatshme për bartjen e më shumë se nëntë personave, përfshirë edhe vozitësin, dhe të destinuara për këtë qëllim, shërbimet e transportit të pasagjerëve për publik ose për kategori të veçanta të përdoruesit në këmbim të pagesës nga personi i transportuar ose nga organizatori transportit. Licencë quajmë dokumentin zyrtar që e lëshon Ministria e Infrastrukturës (MI) në bazë të ligjit në fuqi te transportit rrugor, mbi të cilën jepet e drejta për të kryer veprimtari transporti të rregullt të udhëtarëve apo mallrave. Aktualisht MI-ja për

veprimtarinë e transportit në bazë të Udhëzimit Administrativ 07/2015 lëshon katër (4) lloje të licencave të transportit të udhëtarëve, siç janë [29]:

- Licencë "A" – nënkupton ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor ndërkombëtar të lirë të udhëtarëve me autobus.
- Licencë "B" – nënkupton ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor ndërkombëtar të lirë dhe të rregullt të udhëtarëve me autobus.
- Licencë "C" – nënkupton ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor vendor të lirë dhe të rregullt të udhëtarëve me autobus.
- Licencë "D" – nënkupton ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor vendor dhe ndërkombëtar të lirë dhe të rregullt të udhëtarëve me autobus.

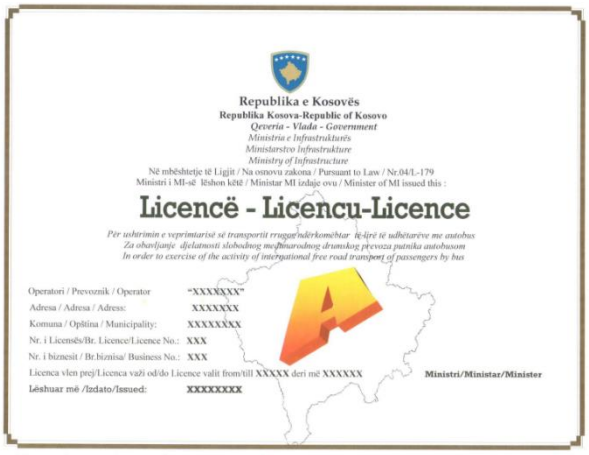


Fig.6.18 Licenca "A" për ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor ndërkombëtar të lirë të udhëtarëve me autobus

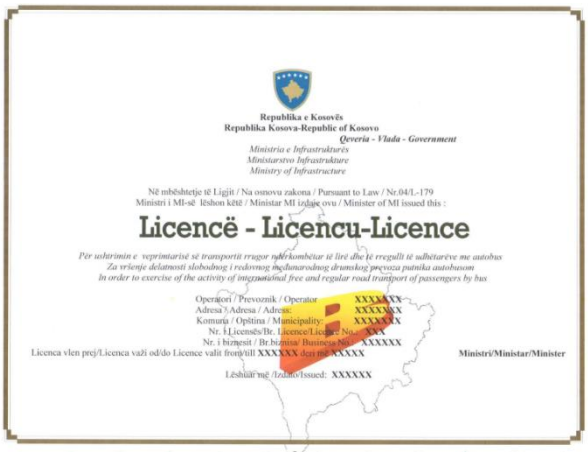


Fig 6.19. Licenca "B" për ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor ndërkombëtar të lirë dhe të rregullt të udhëtarëve me autobus

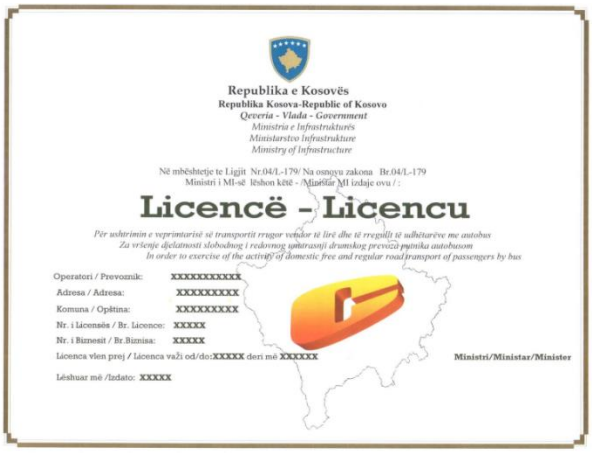


Fig 6.20. Licenca "C" për ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor vendor të lirë dhe të rregullt të udhëtarëve me autobus

Fig 6.21. Licenca "D" për ushtrimin e veprimtarisë së transportit rrugor vendor dhe ndërkombëtar të lirë dhe të rregullt të udhëtarëve me autobus

6.2.10 Certifikata e aftësisë profesionale (CPC) për menaxherin e ndërmarrjes,

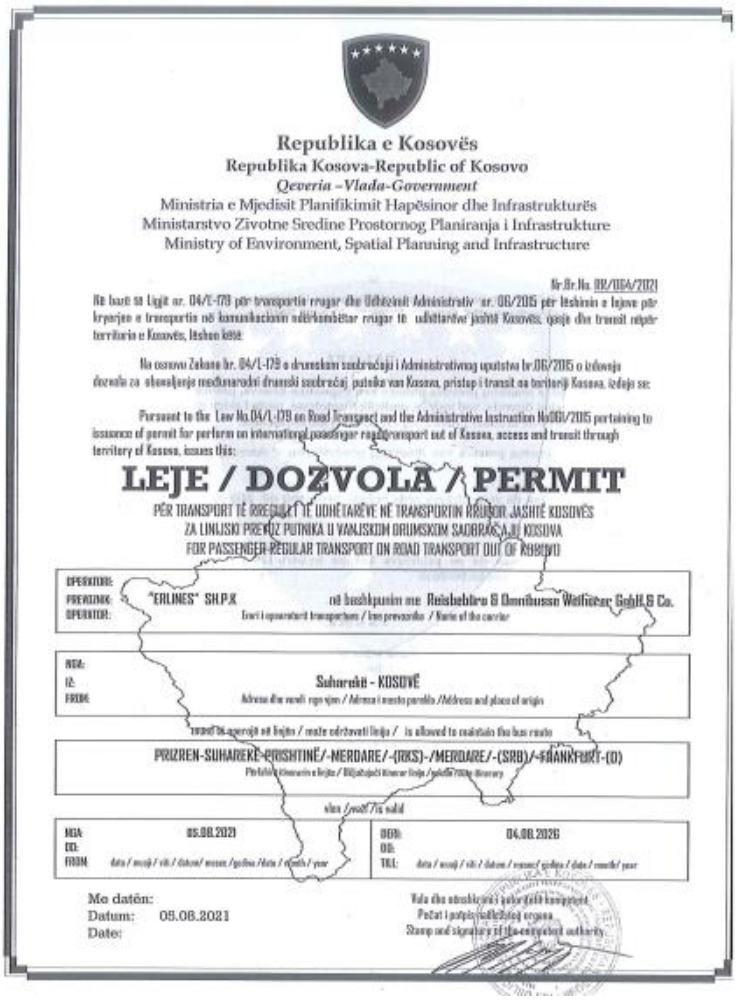
Menaxher transporti – një person fizik i cili posedon certifikatën e kompetencës profesionale për menaxher (CPC) i punësuar nga një apo më shumë por jo me tepër së katër (4) operator të transportit rrugor me anë të një kontrate, të cilët në mënyrë efektive dhe të vazhdueshme menaxhon aktivitetet e transportit të atij operatori [30].

Fig 6.22 Certifikata e kompetencës (aftësisë) profesionale (CPC) për menaxherin e kompanise

6.2.11 Leja për transport të rregullt të udhëtarëve në transportin rrugor jashtë kosovës

Leje e transportit – akti i caktuar me këtë ligj ose me marrëveshje ndërkombëtare në bazë të cilës kryhet transporti rrugor i udhëtarëve ose i mallrave [27].

Sikurse u cek edhe më lartë, për zhvillimin e transportit ndërkombëtar të udhëtarëve nevojiten lejet për secilin shtet (dalje nga Kosova, transit nëpër disa shtete dhe leja për qasje ne shtetin në destinacion). Për marrjen e lejeve varet se si është bere marrëveshja bilaterale, mirëpo për marrjen e tyre janë të përcaktuara edhe tarifat për ato leje nga secili shtet e në këtë rast edhe nga shteti i Kosovës.



Republika e Kosovës
Republika Kosova-Republic of Kosovo
Qeveria – Vlada-Government
Ministria e Mjedisit Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
Ministarstvo Zivotne Sredine Prostornog Planiranja i Infrastrukture
Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure

Nr.Br.No. 08/1064/2021

Ne baze te Ligjit nr. 04/L-179 për transportin rrugor dhe Udhëzimit Administrativ nr. 06/2015 për lëshimin e lejeve për kryerjen e transportit në komunikacionin ndërkombëtar rrugor të udhëtarëve jashtë Kosovës, qasje dhe transit nëpër territorin e Kosovës, lëshon këtë:

Na osnovu Zakona br. 04/L-179 o drumskom saobraćaju i Administrativnog uputstva br.06/2015 o izdavanju dozvole za obavljanje međunarodni drumski saobraćaj, putnika van Kosova, pristup i transit na teritoriji Kosova, izdaje se:

Pursuant to the Law No.04/L-179 on Road Transport and the Administrative Instruction No06/2015 pertaining to issuance of permit for perform on international passenger road transport out of Kosova, access and transit through territory of Kosova, issues this:

LEJE / DOZVOLA / PERMIT

PËR TRANSPORT TË RREGULLT TË UDHËTARËVE NË TRANSPORTIN RRUGOR JASHTË KOSOVËS
ZA LINIJSKI PREVOZ PUTNIKA U VANJSKOM DRUMSKOM SAOBRAĆAJU KOSOVA
FOR PASSENGER REGULAR TRANSPORT ON ROAD TRANSPORT OUT OF KOSOVO

OPERATORI: "ERLINES" SH.P.K me bashkëpunim me Reisebüro & Omnibusse Wolfücker GmbH & Co.
PREVOZNIK:
OPERATOR: Emri i operatorit transportues / Ime prevozника / Name of the carrier

NGA: Suhareka - KOSOVË
IZ:
FROM: Adresa dhe vendi nga nisen / Adresa i mesta polaska /Address and place of origin

mundësohet agenciës me linjën / mesta ostvaruti linija / is allowed to maintain the bus route

PRIZREN-SUHAREKË-PRISHTINË/-MERDARE/-(RKS)-/MERDARE/-(SRB)/-FRANKFURT-(D)

Pika fillestare e linjës / Početna stanica linije / Initial Itinerary

vlen / važi / is valid

NGA: 05.08.2021	DERI: 04.08.2026
DO:	DO:
FROM: data / mesiac / vit / datum/ mesec /godina /date / month / year	TILL: data / mesiac / vit / datum / mesec/ godina / date / month/ year

Me datën:
Datum: 05.08.2021
Date:

Vula dhe nënshkrimi i autoritetit kompetent
Pečat i potpis nadležnog organa
Stamp and signature of the competent authority

Fig 6.23. Leja për transport të rregullt të udhëtarëve në transportin rrugor jashtë Kosovës

6.2.12 Bileta e udhëtarit (manuale ose elektronike)

Mbajtësi i licencës, pas pagesës së çdo udhëtari që përdor këtë shërbim, është i detyruar të pajisë atë me biletë ose faturë si provë e qenies së një kontrate mes tyre. Pra, bileta është kontratë ndërmjet transportuesit dhe udhëtarit i cili shfrytëzon shërbimet e transportit publik përgjatë një itinerari të caktuar përgjatë një periudhe kohore të caktuar. Çdo udhëtar pajiset me biletë për udhëtimin e përshkruar. Biletat blihen në terminalin e autobusëve, në autobus, në agjenci ose në çdo vend tjetër, të cilit operatori i transportit i ka dhënë të drejtën për shitje. Udhëtari në autobus paraqet biletën e udhëtimit, me kërkesë të personit të autorizuar nga operatori i transportit ose të organeve të kontrollit në rrugë. Modeli i biletave të udhëtimit përcaktohet nga Ministria përgjegjëse për transportin. Biletat mund të jenë me faturë ose elektronike, por, në çdo rast, përmbajnë të paktën:

a) gjatësinë e udhëtimit në km;

b) çmimin për km;

c) numrin e serisë;

d) emrin e operatorit të transportit;

e) datën dhe kohën e nisjes;

f) pjesën e biletës (dëshminë/etiketën) për bagazhin e udhëtarit.

Me propozim të ministrit përgjegjës për transportin dhe ministrit përgjegjës për financat, Këshilli i Ministrave përcakton rregullat për prodhimin dhe shpërndarjen e biletave. Çmimet e biletave të linjave ndërkombëtare të transportit me autobus dhe të bagazheve miratohen nga Ministria në bashkëpunim me organin kompetent të shtetit tjetër, në çastin e lidhjes së marrëveshjes ose të dhënies së licencës.

Fig 6.24 Shembull i një bilete elektronike në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve me autobus

6.3 Dokumentet për automjetin

Dokumentet për automjetin përfshin dokumentet vijuese [31]:

6.3.1 Dokumentet Origjinale Të Automjetit (Libreza E Qarkullimit, Sigurimi I Automjetit, Kontrollimet Teknike)

6.3.1.1 Libreza e qarkullimit të mjetit

Libreza e qarkullimit të mjetit – nënkupton dokumentin publik të cilin e lëshon organi kompetent me të cilën dëshmohet pronësia e një mjetit të caktuar, vetit teknike, vetit dhe karakteristikat tjera. Është dokumenti që e lëshon Ministria e Punëve të Brendshme (MPB)/qendrat e regjistrimit të automjeteve, në të cilën janë të përfshira të dhënat e poseduesit të automjetit, lloji i automjetit, tipi, prejardhja e tij, regjistrimi, nr. i targave, pesha në metër kub, nr. i shasisë (VIN numri), numri i vendqëndrimeve, validiteti i saj etj.

Fig 6.25 Njëra faqe e një libreze qarkullimi në Kosovë

6.3.1.2 Polica e sigurimit

Polica e sigurimit – kontrata e sigurimit të auto përgjegjësisë, respektivisht certifikata e standardizuar e sigurimit të firmosur nga siguruesi dhe i siguruari me të cilën provohet kontraktimi i sigurimit të auto përgjegjësisë [32].

Fig 6.26 Një policë sigurimi në Kosovë e kompanisë së sigurimeve "ELSIG"

Sigurimi i auto përgjegjësisë – sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësisë së pronarit dhe poseduesit të mjetit motorik për dëmet e shkaktuara palëve te treta.

Sigurimi i përgjegjësive nga përdorimi i automjeteve mbulon të gjitha përgjegjësitë, që lindin nga përdorimi i automjeteve mbi tokë (përfshirë përgjegjësitë e transportuesit dhe mbulimin e përgjegjësisë së detyrueshme).

6.3.1.3 Kontrollimi Teknik

Secili automjet duhet të shkojë në kontrollim teknik për të verifikuar gjendjen faktike teknike të tij. Kjo është e përcaktuar me legjislacionin adekuat në secilin vend të botës, sikurse është e përcaktuar edhe tek ne me ligjin mbi rregullat e trafikut rrugor Nr. 05/L-088, respektivisht udhëzimin administrativ nr. 01/2018 [33].

Kemi kontrollet teknike të rregullta, periodike dhe ato që njihet të jashtëzakonshme. Të jashtëzakonshmet gjithherë autorizohen nga një person/autoritet/kompetent/policia, inspektorati apo gjykata.

Në shumicën e vendeve, operatorët duhet tu bëjnë automjeteve të tyre kontrollimet periodike teknike. Perioda ndërmjet kontrolleve dallon nga vendi në vend. (Gjermani TUV-i 24 muaj).

Në Kosovë kontrollimi teknik vlen 12 muaj, ndërsa kontrolli periodik vlen 6 muaj. Dëshmitë e tilla duhet të mbahen në automjet çdo herë.

Fig 6.27 Një autobus që i bëhet kontrollimi teknik i tij

6.3.1.4 Certifikata për automjetin (Në Transportin E Udhëtarëve: Autobusit)

Certifikatë e automjetit – dokument të cilin e lëshon organi kompetent për çdo automjet veç e veç dhe i cili përmban të dhënat për: lëshuesin e organit kompetent, operatorin e transportit, numrin e licencës, përkatësisht lejes, shenjën (targat) e regjistrimit, markën tipin, numrin e shasisë së automjetit, kapacitetin bartës, llojin e transportit që mund të kryhet, datën e lëshimit të certifikatës, vulën dhe nënshkrimin [27].

Operatori: "ERLINES"SH.P.K
Prevendi: Brigada 123
Suharekë

Targat: Reg. oze.: 04-555-IF

Nr.shasisë: Br.serije: WKK41023013119593

Marka / tipi: Marka / tip: Setra S410 025 516 HD/2

Viti I prodhimit /Godprozvodja /: 2015

Nr. Ulesve/ Br.sjedeli/: 56

Vlen deri/Vazi do/: 12.12. 2023

Republika e Kosovës
Republika Kosova-Republic of Kosovo
Qeveria - Vlada-Government
Ministria e Mjedisit ,Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
Ministarstvo Životne Sredine, Prostornog planiranja i Infrastrukture
Ministry of Environment , Spatial Planning and Infrastructure

Certifikatë e autobusit nr/ : 250-04/21
Crtifikat autobusa br

Bazuar ne licencën « D» nr. 052/18/D
Na osnovu licence « D » br:

Prishtinë
me: 21.07.202

Fig 6.28 Certifikata e autobusit për operatorin "Erlines" SH.P.K.

6.3.1.5 Certifikata e verifikimit të tahografit

Korrektësia e tahografit është një parakusht për funksionimin e sistemit të vendosur të kufizimit të kohëzgjatjes së vozitjes dhe pushimeve të detyrueshme për shoferët dhe punëtorët mobil në kuadër të operatorit transportues.

Prandaj, tahografit testohen dhe verifikohen periodikisht. Testimi/Verifikimi periodik i tahografit kryhet nga trupa inspektuese të autorizuara nga Ministria e Industrisë, Ndërmarrësisë dhe Tregtisë në bazë të Ligjit për Metrologji Nr.06/L-037 [34], respektivisht udhëzimi administrativ (MTI) nr. 12/2020 për kërkesat tekniko_metrologjike për emërimin e trupave për vlerësim të konformitetit për fushat e aplikueshme të metrologjisë ligjore [35].

Përmes testimit/verifikimit periodik do të kontrollohet nëse pajisja e tahografit është në përputhje me miratimin e tipit të marrë, nëse karakteristikat e tyre matëse janë brenda gabimeve të lejuara të përshkruara dhe që pajisja tahografi është instaluar saktë dhe përputhet me automjetin.

Vëzhgimet, të dhënat dhe rezultatet e matjeve dhe llogaritjeve regjistrohen në rapotin punës. Nëse të gjitha kriteret plotësohen, ne raportin shkruhet **"i plotëson kriteret"** sipas U.A nr.12/2020 te leshuar nga MTI dhe prodhuesve te tahografeve**,** dhe mund të lëshohet një Certifikatë e Inspektimi/Verifikimi (figura 6.29).

Nëse ndonjë nga kriteret nuk plotësohet, shkruhet **" nuk i plotëson kriteret ",** tahografi duhet të rregullohet më tej në përputhje me udhëzimet e prodhuesit ose dërgohet për servisim, dhe pas rregullimit ai kontrollohet përsëri sipas planit të inspektimit/verifikimit.

Certifikata lëshohet në:

1. Për Klientin Origjinale.
2. Për Trupin inspektues kopje.
3. Për AMK (Agjensioni i Metrologjisë së Kosovës-AMK) kopje.

Çertifikatë e Verifikimit / Certificate of Verification / Potvrda o Verifikaciji

DAK

1. Të dhënat e përgjithshme / General Information / Osnovni podaci

2. Verifikimi i parametrave të automjetit / Verification the parameters of vehicle / Verifikacija parametra vozila

3. Verifikimi i tahografit / Tachograph Verification / Verifikacija tahografa

Fig 6.29 Certifikata e verifikimit/testimit të tahografit analog

Certifikata (kopje) i bashkëngjitet Test-Diagramdisku dhe kërkesa nga klienti të cilat Trupi Inspektues është i detyruar që ti ruaj në bazë të legjislacionit në fuqi. Trupa inspektuese vendos vulë pllombuese ngjitëse në vendndodhjen specifike të automjetit që tregon me karakteristikat e tahografit dhe automjetit. Tahografit dhe etiketat e veçorive të automjeteve duhet të sigurohen kundër ndryshimit të paautorizuar të përmbajtjes me fletë të mbyllur. Përveç mbrojtjes nga ndryshimet në përmbajtje, folia e mbyllur mbron përmbajtjen nga zbehja ose fshirja me kalimin e kohës. Përmbajtja duhet të mbetet e lexueshme për 1 vit. Vendosja e plombave dhe etiketave ngjitëse.

-Vendosja e vulave ngjitëse në Tahograf.

- Vendosja e etiketës me të dhëna (shiko figurën e mësipërme) në derën e majtë të Automjetit

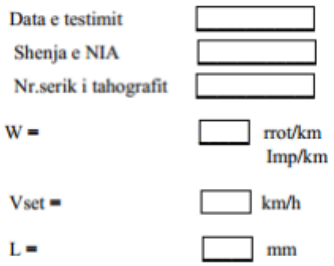


Fig 6.30 Ngjitëse e integruar për tahografin analog

6.4 Dokumentacioni për shoferin

Në mënyrë që operatori transportues të mbaj me rregull linjën dhe në harmoni me ligjet vendore dhe ndërkombëtare duhet të angazhuar numër të mjaftueshëm të shoferëve profesionist e të cilët duhet të jenë edhe të pajisur me certifikatë të aftësisë profesionale -CPC certifikata. Poashtu operatori me rastin e aplikimit për tu pajis me leje adekuate për operim në transport ndërkombëtar të udhëtarëve duhet të posedojë edhe dokumentacion valid për secilin shofer të angazhuar. Dokumentacioni për shoferin përfshin dokumentet vijuese:

6.4.1 Patenta E Shoferit Me Kategorinë Përkatëse

Është dokument që e lëshon MPB ku dëshmohet e drejta për të drejtuar kategorinë e caktuar të automjeteveNgasës – person që ka fituar shkallën e nevojshme të kualifikimit për drejtimin e

automjetit transportues [36,37]. Shofer – nënkupton pjesëmarrësin në komunikacion i cili në rrugë drejton mjetin rrugor.

Patentë shoferi kombëtar– nënkupton dokumentin publik të cilin e lëshon organi kompetent dhe i cili dëshmon të drejtën për ta drejtuar kategorinë e caktuar të mjeteve.

Fig 6.31 Patentë shoferi i Kosovës lëshuar për shoferin e angazhuar në linjë

CPC certifikata për shofer të transportit ndërkombëtar të udhëtarëve – nënkupton patentë shoferi ndërkombëtar të cilin e lëshon organi kompetent [30].

Fig 6.32 CPC certifikata për shofer të transportit ndërkombëtar të udhëtarëve

6.4.2 Letërnjoftimi dhe Pasaporta Personale

Letërnjoftimi (Karta e Identitetit) është dokument zyrtar që lëshon një shtet për të identifikuar qytetarët e tij. Me këtë dokument provohet identiteti, datëlindja, vendlindja, shtetësia dhe vendbanimi i personave.

Normalisht autoriteti i përcaktuar me ligj për lëshimin e tij është Zyra e Gjendjes Civile që ndodhet nën varësi të Ministrisë së Brendshme [38]. Letërnjoftimi zakonisht përdoret brenda një shteti por në sajë të marrëveshjeve ndërshtetërore mund të përdoret edhe si dokument udhëtimi i cili vërteton identitetin dhe shtetësinë e personave.

Në disa vende pajisja me letërnjoftim dhe mbajtja me vete i tij është i detyrueshëm për shtetasit. Në disa vende është fakultative, kurse në disa të tjerë nuk ekziston fare. Megjithatë të gjitha shtetet po shkojnë drejt lëshimit të letërnjoftimit për qytetarët respektiv dhe këtë po e bëjnë duke zgjedhur formatin elektronik biometrik.

Fig 6.33 Letërnjoftimi i Kosovës

Pasaporta – është dokument publik i udhëtimit që i shërben shtetasit për kalimin e kufijve shtetëror.

Pasaporta është dokument publik, që i jepet shtetasit të Republikës së Kosovës (në vazhdim të tekstit: shtetasi) për kalimin e kufijve shtetëror dhe për vërtetimin e identitetit dhe shtetësisë.

Shtetasi ka të drejtë të ketë vetëm një dokument udhëtimi të llojit të njëjtë, përjashtimisht në rastet e përcaktuara nga organi kompetent.

Fig 6.34 Pasaporta e Kosovës

6.4.3 Kontrata E punës ndërmjet Operatorit dhe Shoferit

Tek kontrata e punës është me rëndësi të dihen këto terme [39]:

I punësuari – personi fizik i punësuar për të kryer punë ose shërbime me pagesë për punëdhënësin

Punëdhënësi – personi fizik ose juridik i cili i siguron punë të punësuarit dhe i paguan pagën për punën ose për shërbimet e kryera

Marrëdhënia e Punës – një marrëveshje ose rregullim kontraktuar ndërmjet një punëdhënësi dhe të punësuarit për kryerjen e detyrave dhe përgjegjësive specifike nga i punësuari nën mbikëqyrjen e punëdhënësit, kundrejt një pagese të dakorduar, zakonisht në formë të parave.

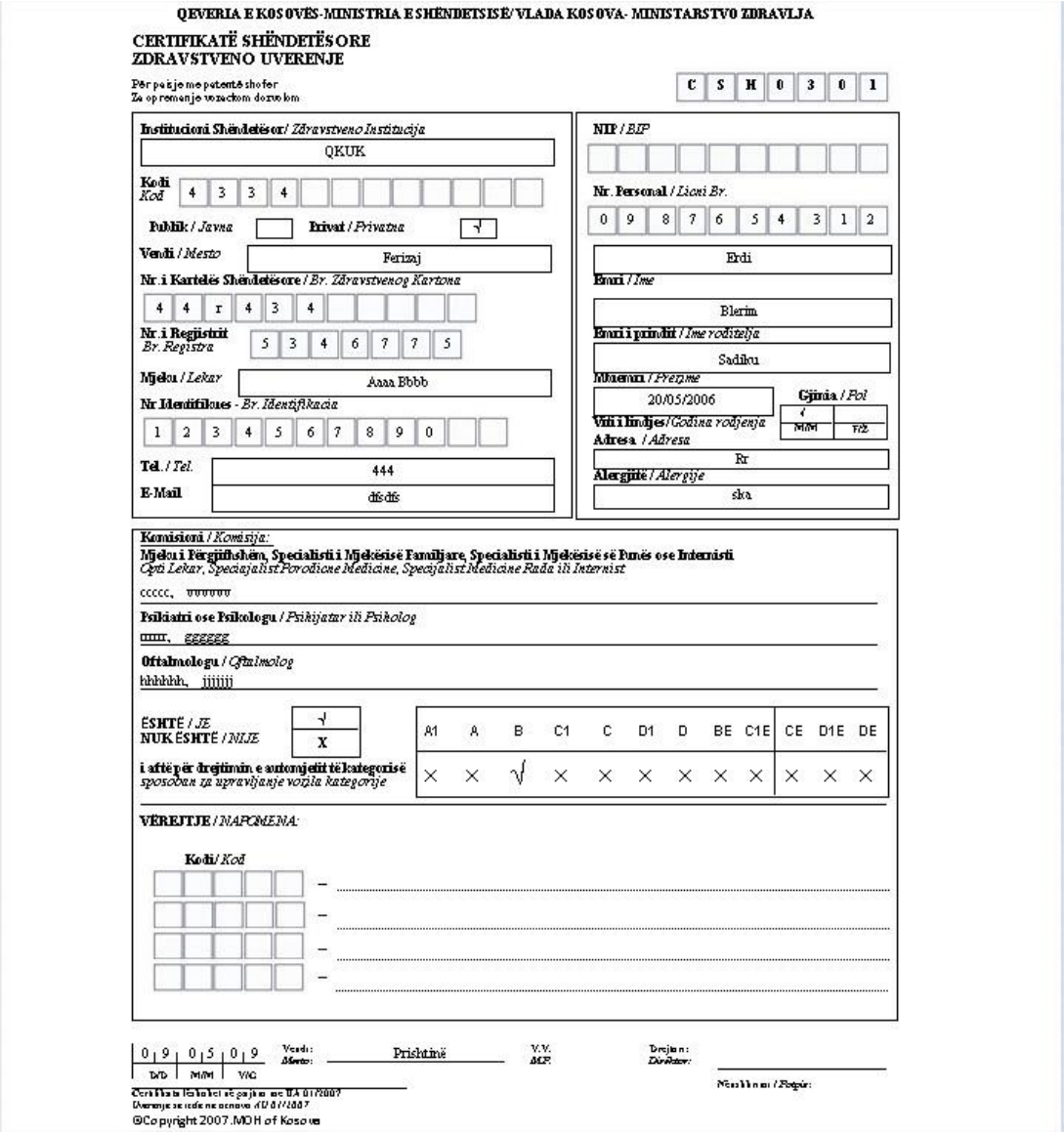
Kontrata e Punës – akti individual e cila lidhet ndërmjet punëdhënësit dhe të punësuarit, me të cilën rregullohen të drejtat, detyrat dhe përgjegjësitë që rrjedhin nga marrëdhënia e punës në pajtim me këtë ligj, me Kontratën Kolektive dhe me Aktin e Brendshëm të Punëdhënësit;

Kontrata e punës	**Përmbajtja e Kontratës së Punës**
1. Kontrata e punës lidhet në formë të shkruar dhe nënshkruhet nga punëdhënësi dhe i punësuari. Kontrata përfshin elementet e përcaktuara sipas nenit 11 të këtij ligji. 2. Kontrata e Punës mund të lidhet për: 2.1. një periudhë të pacaktuar; 2.2. një periudhë të caktuar; dhe 2.3. për punë dhe detyra specifike. 3. Kontrata e punës që nuk përmban kurrfarë hollësish për kohëzgjatjen e vet, duhet të konsiderohet si kontratë në periudhë të pacaktuar. 4. Kontrata për periudhë të caktuar nuk mund të lidhet për një periudhë më të gjatë se dhjetë (10) vite.	1. Kontrata e Punës përmban; 1.1. të dhënat për punëdhënësin (emërtimi, selia dhe numrin e regjistrimit të biznesit); 1.2. të dhënat për të punësuarin (emri, mbiemri, kualifikimi dhe vendbanimi); 1.3. emërtimin, natyrën, llojin e punës, llojin shërbimeve dhe përshkrimin e detyrave të punës; 1.4. vendin e punës dhe njoftimin që puna do të kryhet në lokacione të ndryshme, 1.5. orët dhe orarin e punës; 1.6. datën e fillimit të punës; 1.7. kohëzgjatjen e Kontratës së Punës; 1.8. lartësinë e pagës bazë, si dhe ndonjë shtesë ose të ardhur tjetër,

5. Kontrata për një periudhë të caktuar që ripërtërihet në mënyrë të qartë ose të vetëkuptueshme për një periudhë të punësimit më të gjatë se dhjetë (10) vite, konsiderohet si kontratë për një periudhë të pacaktuar kohore. 6. Kontrata për një detyrë specifike, nuk mund të jetë më e gjatë se njëqindenjëzet (120) ditë brenda një (1) viti. 7. Personi që ka lidhur kontratë të punës për një afat të caktuar ose për një detyrë specifike, i ka të gjitha të drejtat dhe detyrimet e parapara me këtë ligj, përveç nëse është paraparë ndryshe me ligj.	1.9. kohëzgjatjen e pushimeve; 1.10. përfundimin e marrëdhënies së Punës; 1.11. të dhëna të tjera për të cilat punëdhënësi dhe punëmarrësi i vlerësojnë të rëndësishme për rregullimin e marrëdhënies së punës; 1.12. kontrata e Punës mund të përmbajë të drejta dhe detyra të tjera të parashikuara me këtë ligj; 1.13. të drejtat dhe detyrimet të cilat nuk janë të përcaktuara me Kontratën e Punës, rregullohen me dispozitat e këtij ligji, Kontratën Kolektive dhe Aktin e Brendshëm të Punëdhënësit; 2. Ministria e Punës dhe Mirëqenies Sociale për nevojat e punëdhënësve do të përgatisë mostra të kontratave të punës sipas standardeve minimale, për periudhë të pacaktuar, të caktuar dhe për punë specifike.

6.4.4 Certifikata valide e mjekut për Shofer Profesionist

Dokument mjekësor të cilin e lëshon organi i autorizuar qoftë publik apo privat, në të cilin dëshmohet gjendja faktike shëndetësore e personit që e kërkon [40]. Në certifikatë figuron mendimi kolegjit të mjekëve specialist të profileve të caktuara si data e kontrollit/lëshimit/ vulat dhe nënshkrimi i tyre.



QEVERIA E KOSOVËS-MINISTRIA E SHËNDETSISË/ VLADA KOSOVA- MINISTARSTVO ZDRAVLJA

CERTIFIKATË SHËNDETËSORE
ZDRAVSTVENO UVERENJE

Për pajisje me patentë shofer
Za opremanje vozačkom dozvolom

C S H 0 3 0 1

Institucioni Shëndetësor / Zdravstveno Institucija: QKUK

Kodi / Kod: 4 3 3 4

Publik / Javna: [ ] Privat / Privatna: [√]

Vendi / Mesto: Ferizaj

Nr. i Kartelës Shëndetësore / Br. Zdravstvenog Kartona: 4 4 r 4 3 4

Nr. i Regjistrit / Br. Registra: 5 3 4 6 7 7 5

Mjeku / Lekar: Aaaa Bbbb

Nr. Identifikues - Br. Identifikacia: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Tel. / Tel.: 444

E-Mail: dfsdfs

NIP / BIP:

Nr. Personal / Licni Br.: 0 9 8 7 6 5 4 3 1 2

Emri / Ime: Erdi

Emri i prindit / Ime roditelja: Blerim

Mbiemri / Prezime: Sadiku

Viti i lindjes / Godina rodjenja: 20/05/2006

Gjinia / Pol: [√] M/M [ ] F/Ž

Adresa / Adresa: Rr

Alergjitë / Alergije: ska

Komisioni / Komisija:

Mjeku i Përgjithshëm, Specialisti i Mjekësisë Familjare, Specialisti i Mjekësisë së Punës ose Internisti
Opti Lekar, Specijalist Porodicne Medicine, Specijalist Medicine Rada ili Internist

ccccc, vvvvvv

Psikiatri ose Psikologu / Psikijatar ili Psikolog

mmm, sssssss

Oftalmologu / Oftalmolog

hhhhhh, jjjjjjj

ËSHTË / JE: [√]
NUK ËSHTË / NIJE: [X]

i aftë për drejtimin e automjetit të kategorisë / sposoban za upravljanje vozila kategorije

A1	A	B	C1	C	D1	D	BE	C1E	CE	D1E	DE
×	×	√	×	×	×	×	×	×	×	×	×

VËRREJTJE / NAPOMENA:

Kodi / Kod

–
–
–
–

0 9 / 0 5 / 0 9 (D/D M/M V/G)

Vendi: / Mesto: Prishtinë

V.V. / M.P.

Drejtori: / Direktor:

Nënshkrimi / Potpis:

Certifikata leshohet me pajisjen me IA 01/2007
Uverenje se izdaje na osnovu IA 01/2007

©Copyright 2007.MOH of Kosova

Fig 6.35 Certifikata e mjekut për shofer profesionist

6.4.5 Disdiagramet e tahografit (disqet për 28 ditë)

Tahografi – nënkupton pajisjen e cila së paku siguron regjistrimin e shpejtësisë dhe rrugën e kaluar të mjetit. Euro-tahografi – nënkupton pajisjen e cila siguron dhe regjistron kohën e ngasjes së ekuipazhit të mjetit, kohën e kaluar në kryerjen e aktiviteteve profesionale të cilat nuk bëjnë pjesë në drejtim të mjetit, kohën e pushimit, shpejtësinë e lëvizjes dhe rrugën e kaluar.

Aparat i kontrollit – tahografi – aparati i destinuar që të jetë i instaluar brenda automjetit për të treguar dhe regjistruar në mënyrë automatike apo gjysmë automatike të dhënat mbi rrugëtimin e këtyre automjeteve dhe mbi disa, kohën e punës të ngasësve të tyre.

Fig 6.36 Vendosja e disqeve të tahografi analog në autobus

Fletëza e regjistrimit të tahografit – nënkupton pjesën e tahografit ose euro - tahografit i cili duhet ti ketë lejen e tipit në të cilën treguesi i tahografit ose euro - tahografit pa ndërprerë shkruan të dhënat të cilat duhen të mbesin të shkruar përherë.

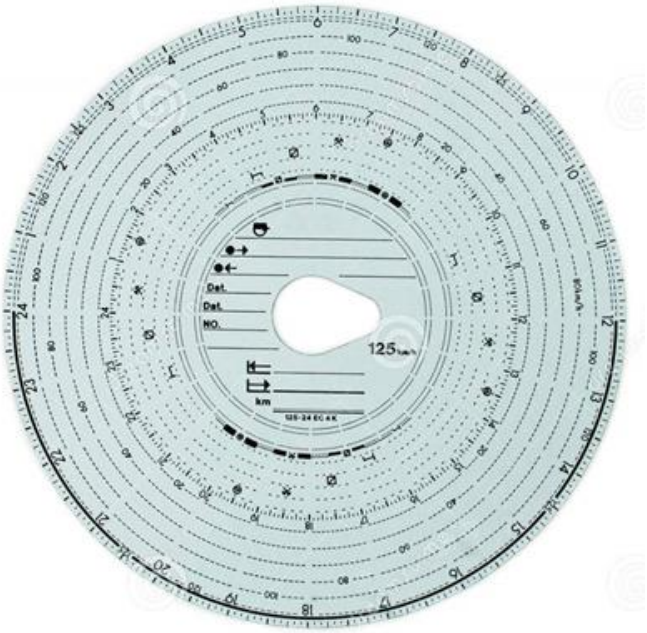


Fig 6.37 Fletëza e tahografit analog

Diagramet e tahografëve, si dëshmi që i respekton rregulloret në fuqi, shoferi duhet ti posedoj dhe ti tregoj para autoriteteve, diagramet që duhen të ruhen në automjet janë:

- Diagramet e javës aktuale
- Diagrami i fundit i javës paraprake

Diskdiagramet duhet të jenë në gjendje të mirë dhe të lexueshëm. Shoferi duhet të përdorë vetëm një diagram pune brenda një dite dhe ky diagram nuk lejohet të jetë në tahograf më tepër se 24 orë.

Diskdiagramet i plotëson shoferi vetëm në fushat e nevojshme, ndërsa shënime tjera nuk duhet të ketë (tahografi manual), tani kemi edhe tahografët digjital dhe shoferët tani mundë të kenë kartelat digjitale të tahografit.

6.4.6 Certifikata e veprimtarisë (aktivitetit) të shoferit

"Certifikatë e veprimtarisë së drejtuesit të mjetit" është një certifikatë që i lëshohet shoferit (drejtuesit) të mjetit nga personi juridik ose fizik për periudhën kur drejtuesi nuk ka drejtuar mjetin [41].

Shoferi duhet të ketë certifikatën e veprimtarisë së lëshuar nga ana e operatorit transportues në mjet dhe t'ia paraqesë për kontroll organeve kompetente të inspektimit për aktivitete në vijim:

1. pushim mjekësor;
2. pushim vjetor;
3. për ditët kur ka drejtuar një automjet të përjashtuar nga objekti i Rregullores (KE) Nr 561/2006;
4. kryejnë veprimtari të tjera përveç drejtimit të automjetit;
5. qëndronte në dispozicion.

Operatori transportues e printon në kompjuter certifikatën e veprimtarisë së shoferit të mjetit, e vulos atë, e printon në dy kopje identike, të firmosura nga shoferi i mjetit dhe përfaqësuesi i punëdhënësit dhe një kopje e certifikatës i dorëzohet shoferit të cilit i është dhënë certifikata. Një shembull i një certifikate të printuar është në vijim.

Certifikatat e veprimtarisë së shoferit nuk duhet të jenë të shkruara me dorë. Me skadimin e detyrimit për t'i mbajtur ato me vete (maksimumi 28 ditë kalendarike), shoferi duhet t'ia dorëzojë menjëherë transportuesit.

Një version elektronik i këtij formulari të printuar gjendet në faqen e internetit të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Planifikimit Hapësinor.

Certifikate e aktiviteteve/Attestation of activities*/Formulaire d'attestation d'activités*
(Rregullorja(EC) 561/2006 or the AETR**)/ (Regulation (EC) 561/2006 or the AETR**) /(règlement (CE) 561/2006 ou L'AETR**)

Te plotesohet me shkronja të shtypit ne shkronja latine dhe te nenshkruhet para udhetimit/
To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey/
À remplir en dactylographie en caractères latins et à signer avant tout voyage
Të ruhet me se bashku me regjistrimin original te aparatit te kontrollit kurdo qe ato te kerkohen te mbahen
To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept/
À joindre aux enregistrements de l'appareil de contrôle qui doivent être conservés
Certifikatat falso paraqesin kundervajtje/ False attestations constitute an infringement / Les fausses attestations constituent une infraction

Këtë pjesë duhet ta plotesoje ndermarrja *(Part to be filled in by the undertaking)*
1. Emri i ndërmarrjes/Name *of the undertaking* ……
2. Adresa, kodi postal, qyteti/*Street address, postal code, city* …….. ……..
…….....

Shteti/*Country*:

3. Numri i telefonit (perfshire prefiksin nderkombetar)/*Telephone number (including international prefix)* ……
4. Numri i faksit (perfshire prefiksin nderkombetar)/Fax number (including international prefix)……..
5. e-*maili /e-mail address)*:…….
I. I nenshkruari/*The undersigned*:
6. Emri dhe mbiemri/*Name and first name*…….....
7. Pozita në ndërmarrje/Position in the undertaking …….

Deklaroj që ngasësi/*Declare that the driver*:
8. Emri dhe mbiemri/*Name and first name* ……..:……
9. Data e lindjes (dita/muaji/viti)/*Date of birth (day/month/year):* ……...
10. Numri i patent shoferit, te lejës së njoftimit apo i pasaportës/Driving licence or identity card or passport number
……
11. I cili ka filluar punën në ndërmarrje (dita/muaji/viti)/*Ëho has started to ëork at the undertaking on (day/month/year)*/
……..…..
Në periudhën /for the period:
12. Nga (ora/dita/muaji/viti) from (hour/day/month/year):……
13. Deri (ora/dita/muaji/viti) /To (hour/day/month/year):……
14. _ Ka qenë në pushim mjekësor/Was on sick leave***
15. _ Ka qenë në pushim vjetor/*W*as on annual leave***
16. _ Ka qenë në pushim apo pause/*W*as on leave or rest***
17. _ Ka ngasur veturën e përjashtuar nga fusha e rregullores (EC) 561/2006 apo AETR/*Drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR*** /*
18. _ Ka kryer punë tjetër përveç ngasjes/*Performed other ëork than driving****
19. _ Ka qenë në dispozicion/*Was available****
20. Vendi/*Place*:……..... Data/*date*:……
Nënshkrimi/ *Signature*

21. Ngasësi, konfirmoj se nuk kam qenë duhe e ngasur automjetin i cili i nënshtrohet fushës së aplikimit të rregullores (EC) 561/2006 apo AETR gjatë periudhës së lartpërmendur /*The driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above*

22. Vendi/*Place*:……. Data/*date*…….

Nënshkrimi i ngasësit/ *Signature of the driver*

*** Ky formular gjendet ne forme elektronike dhe ne version per shtypje ne adresen ne vijim/** *This form is available in electronic and printable versions at the folloëing address:* http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html

** **Marrëvsehja Europiane për punën e ekipeve tëautomjeteve të angazhuar në Transport Rrugor Ndërkombëtar/** European Agreement concerning the Ëork of Creës of Vehicles engaged in International Road Transport

*** **Zgjidhni vetëm njërin katror/**Choose only one box.

Fig.6.38 Çertifikata e aktiviteteve të shoferit të lëshuara nga operatori transportues

Kapitulli

7

7.ANALIZA DHE INTERPRETIMI I REZULTATEVE TË DHËNAVE TË REGJISTRUARA PËRMES TAHOGRAFIT NË MENAXHIMIN E PERSONELIT DHE AUTOPARKUT TË NJË NDËRMARRJE TRANSPORTUESE

Detyra e kompanisë transportuese të udhëtarëve 'ERLINES" sh.p.k është organizimi dhe bartja e udhëtarëve në transportin ndërkombëtar me autobus në relacionin Prizren (Kosovë)-Frankfurt (Gjermani). Përveç detyrave dhe obligimeve që ka ndaj transportit të udhëtarëve, kompani (pronari respektivisht menaxheri) ka edhe përgjegjësi tjera që lidhen me organizimin e autoparkut dhe aktivitetet e ekuipazhit (personelit) që i drejtojnë këto automjete gjatë realizimit të procesit të transportit. Punët e organizimit të aktiviteteve të autoparkut dhe ekuipazhit janë të ndërlidhura ndërmjet vete, kështu që duhet të trajtohen si të tilla. Mirëpo meqenëse fokusi në këtë teme masteri është analiza dhe përcjellja e orëve të punës dhe pushimit të shoferëve në transport ndërkombëtar në një linjë të rregullt, atëherë edhe në vijim fokusi do të jetë në këtë drejtim.

Fig 7.1 Autoparku dhe personeli i kompanisë transportuese 'ERLINES" sh.p.k

Autoparku përbëhet kryesisht nga autobus të markës SETRA, MERECEDES dmth. "Autobus" (Figura 7.2) qëllimi kryesor i të cilave është transporti i udhëtarëve në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve në linjat ndërkombëtarë për të cilat kompania transportuese "ERLINES" Sh.p.k është e autorizuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Planifikimit Hapsinor. Kohëve të fundit për shkak të kërkesë në rritje të udhëtarëve, kompania në autoparkun e vetë ka aktivizu edhe disa autobus dy katesh e të cilët kanë një kapacitet më të madh për transportimin e udhëtarëve në të njëjtën kohë.

Fig 7.2 Autobus dykatësh i kompanisë "ERLINES"-Sh.p.k

Vlen të theksohet se kompania ka autopark të autobusëve mjaft të furnizuar dhe që i plotësojnë të gjitha kushtet sa i parketet komoditetit dhe kushteve teknike të përcaktuara sipas legjislacionit vendor dhe ndërkombëtar për kryerjen e transportit të udhëtarëve në mënyrë shumë efikase. Poashtu, kompania ka të punësuar një staf profesional me shoferë të pajisur me CPC diploma dhe më përvojë shumëvjeçare të dëshmuar në lëmin e transportit ndërkombëtar të udhëtarëve. Në kuadër të kompanisë është i punësuar edhe menaxheri i kompanisë Riza Veselaj i cili gjithashtu është i pajisur me diplomë CPC për menaxher të transportit të udhëtarëve [30]. Përveç respektimit të kodit të veshjes dhe kodit të sjelljes të paraparë me rregullore nga organi përgjegjës, kompani ka në dispozicion edhe rregulloret e brendshme lidhur me të gjitha çështjet që kanë të bëjnë më transportin të udhëtarëve. Pra përmes këtyre rregulloreve parashihen të gjitha çeshtjet që kanë të bëjnë me punën dhe aktivitete e personelit që janë të punuar në këtë kompani. Orari i punës së personelit organizohet sipas aktiviteteve dhe funksionimit të linjave të transportit ndërkombëtarë të udhëtarëve sipas linjave për të cilat është e autorizuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Planifikimit Hapësinor dhe Ministrive respektive nëpër territoret ku është e

shtrire itinerari i linjave. Puna e personelit pra kryhet në turne gjatë gjithë vitit, me aplikimin e planit të shoferëve të bazuar në orarin e udhëtimit [27].

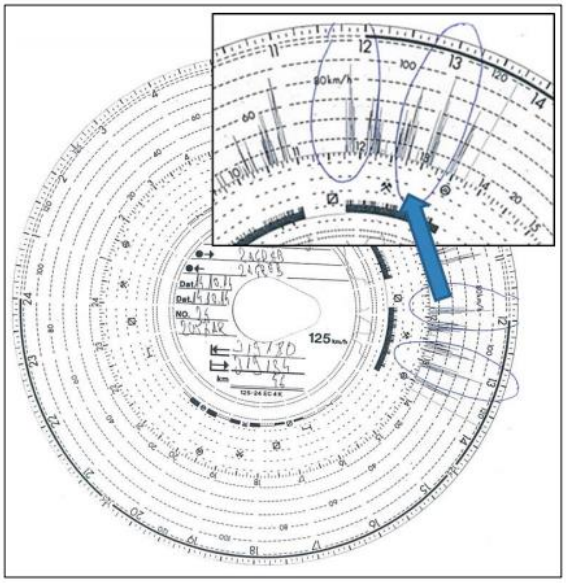


Fig 7.3. Shembull i regjistrimit të aktiviteteve të shoferit

Legjislacioni aktual në Republikën e Kosovës është përcaktuar sipas dispozitave të LTRr Nr. 04/L-179 ku dispozitat e të cilit janë të bazuar kryesisht në marrëveshjen AETR. Ligji respektivisht rregullorja kryesore që i detyron operatorët transportues të mbajnë evidencë për aktivitetet e punës është rregullorja për Orarin e Punës, Pushimet e Detyrueshme për Punëtorët Mobil dhe Pajisjet Regjistruese në Trafikun Rrugor [4], ku në bazë të cilës bazohet përpilimi i planit të punës, respektivisht orëve të ngasjes dhe pushimit të shoferëve [5].Rregullorja AETR përshkruan kërkesat minimale që punëdhënësit duhet të plotësojnë në lidhje me mbajtjen e shënimeve të aktiviteteve të punës dhe monitorimin e punës së punëtorëve të lëvizshëm - përcakton formën e kërkuar të raporteve për aktivitetet e punës, përshkruan përgatitjen e Certifikatave të aktiviteteve të shoferit për ditët kur drejtuesit e mjeteve dhe punonjësit e lëvizshëm nuk kryejnë veprimtarinë e tyre parësore ose ngasjen e automjeteve.

Të gjitha subjektet që kryejnë veprimtarinë e transportit sipas dispozitave të ligjit LTRr Nr.04/L-179 [4] janë të detyruar të evidentojnë veprimtarinë e punës së shoferëve të mjeteve që janë në kuadër të autoparkut të tyre. Sipas ligjit dhe marrëveshjes AETR për orarin e punës, pushimet e detyrueshme të punëtorëve mobil dhe pajisjet e regjistrimit të mjeteve transportuese përcaktojnë katër lloje të aktiviteteve të punës që shoferët dhe punëtorët e lëvizshëm kryejn gjatë orarit të punës:

1. ngasje;
2. gatishmëria për punë (disponueshmëria);
3. punë të tjera;
4. pushim.

Hapi i parë në procesin e mbajtjes së shënimeve është marrja e të dhënave për aktivitetet e punës nga pajisjet për regjistrimin e aktiviteteve - tahografi analog ose dixhital. Gjatë përdorimit të tahografit analog, të dhënat regjistrohen në fletë regjistrimi, prandaj është e nevojshme që këto të dhëna të digjitalizohen para çdo përpunimi dhe ruajtjeje në kompjuter - për të lexuar informacionin bazë të shkruar në fletë. Kjo procedurë mund të kryhet në disa mënyra, më së shpeshti duke skanuar dhe përpunuar regjistrimin grafik. Me rastin e përdorimit të tahografëve dixhitalë, procesi i marrjes së të dhënave lehtësohet ndjeshëm, ndër të tjera, për shkak të përdorimit të teknologjive standarde, të ashtuquajturat "smartcards"- kartat e kujtesës identifikuese në të cilat ruhen të gjitha të dhënat. Transferimi i të dhënave nënkupton hartëzimin e një pjese ose të të gjitha të dhënave të ruajtura në memorien e të dhënave të memories së automjetit ose në memorien e kartës së shoferit, duke vënë në dukje se të dhënat e ruajtura nuk mund të modifikohen ose fshihen nga kjo procedurë. Sistemi për përdorimin e tahografit dixhital përfshin gjithashtu një nënsistem sigurie që parandalon manipulimin e paautorizuar dhe aksesin në të dhëna. Të dhënat e mbledhura përpunohen me mundësinë e gjenerimit të raporteve të ndryshme të përcaktuara, analizimit të shkeljeve dhe paralajmërimeve për drejtuesit e automjeteve dhe të ngjashme. Struktura e flotës së operatorëve transportues është e tillë që ka automjete me tahografë dixhitalë dhe analogë dhe janë të detyruar të kryejnë procedurën në lidhje me marrjen dhe rregullimin e të dhënave për aktivitetet e shoferit nga tahografët dixhitalë dhe kartat dixhitale si dhe analizën dhe dixhitalizimin e tahografit analog.

7.1 Procedura e leximit të veprimtarive të punës nga fletët e regjistrimit

Tahografët analogë përdorin regjistrimin analog për të ruajtur informacionin mbi drejtimin e automjeteve dhe aktivitetet e tjera të shoferëve dhe punonjësve të lëvizshëm, me statusin e shoferëve dhe punëtorëve të lëvizshëm të shënuar në fletën e regjistrimit. Ruajtja e lidhur me shoferin përfshin arkivimin e të dhënave dhe marrjen e të dhënave nga karta dixhitale e shoferit (flota me tahografë analogë dhe dixhitalë të integruar), ndërsa mbajtja e shënimeve përfshin monitorimin e aktiviteteve të punës së shoferit. Një parakusht për monitorimin e aktivitetit të

drejtuesit është transferimi i të dhënave në të dhënat e disponueshme. Të dhënat nga fletët e regjistrimit duhet të transferohen në një kompjuter në një formë që do të lejojë përpunim të mëtejshëm. Në praktikë, është treguar se koha më e madhe e punës kërkohet për të lexuar dhe regjistruar të dhënat nga fletët e regjistrimit.

Operatori transportues leximin e shënimeve nga tahografët anlog e bënë në mënyrë klasike, duke i lexuar një nga një fletët e regjistrimit nga tahografi analog. Mirëëpo ka mundësi të përdor leximin e drejtpërdrejtë të informacionit nga fletët e regjistrimit me ndihmën e një lexuesi të specializuar të fletëve të regjistrimit VDO për të regjistruar aktivitetet e punës nga fletët e regjistrimit (Figura 7.4). Lexuesi i regjistrave të fletëve të tahografit analog e shkurton e punës së menaxherit të operatorit transportues.

Fig 7.4 Lexues i fletëve të regjistrimit VDO [42]

Orari i punës lexohet manualisht duke përdorur një lente të shënuar dhe transferohet në një kompjuter, ku më pas analizohen duke përdorur një paketë softuerike për përpunimin automatik të të dhënave nga tahografi. Figura 7.5 tregon formën e dixhitalizuar të fletës së regjistrimit në formën që ruhet në kompjuter. Avantazhi i kësaj metode gjysmë-automatike të përdorur të mbledhjes së të dhënave ndaj metodës pjesërisht të automatizuar ende të disponueshme (skanimi manual dhe dixhitalizimi automatik i imazhit dhe leximi i informacionit të nevojshëm) është shmangia e gabimeve të mundshme për shkak të fletës së dëmtuar ose të ndotur.

Meqenëse drejtuesit e mjeteve duhet të kenë fletë regjistrimi për 28 ditët e fundit të drejtimit të automjetit, në praktikë përpunimi i të dhënave kryhet me një vonesë kohore dhe përfshin përpunimin e një numri më të madh të fletëve të regjistrimit për çdo shofer [43].

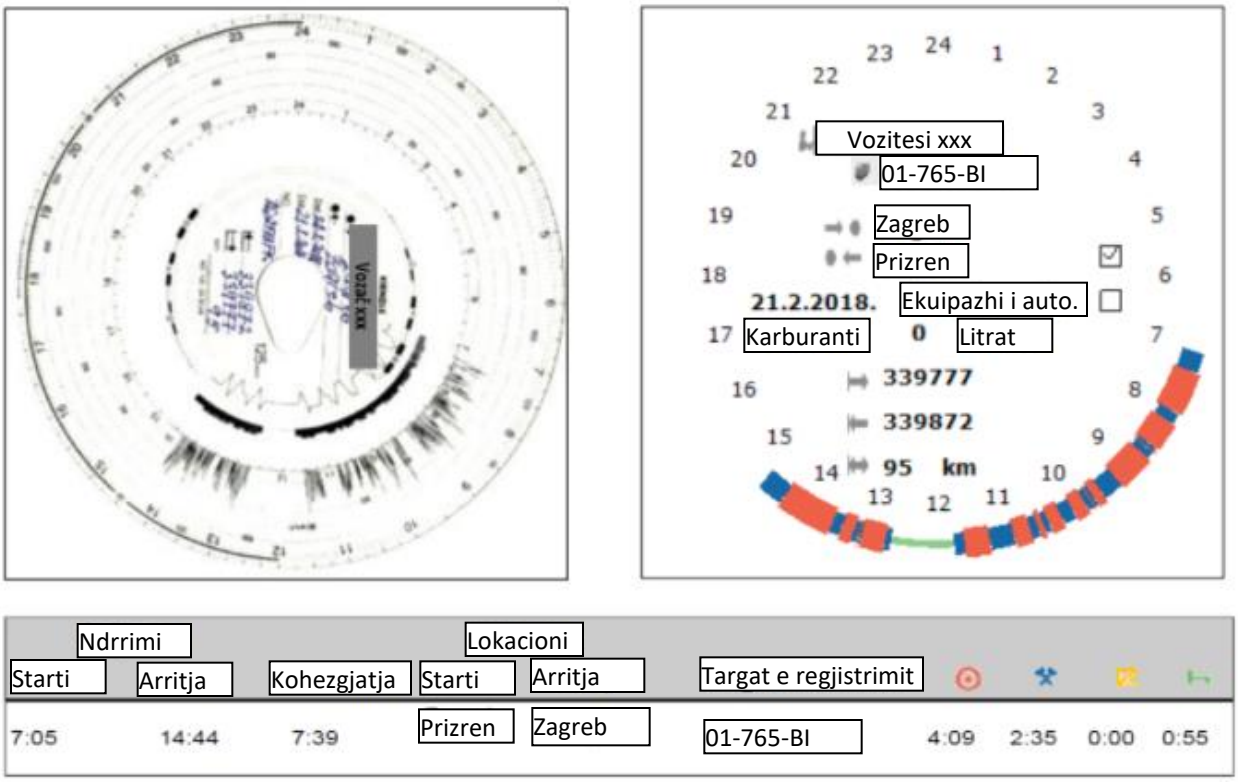


Fig. 7.5 Forma e dixhitalizuar e fletës së regjistrimit

Informacioni i kërkuar i ruajtur në fletën e regjistrimit ndodhet brenda kurorës rrethore në qendër të fletës së regjistrimit. Përcaktimi i llojit të aktivitetit bazohet në trashësinë e regjistrimit në fletën e regjistrimit (Figura 7.6). Arsyeja që ngasja shënohet me vijën më të trashë dhe pushimi me më të hollë qëndron në faktin se shumica e rregullave të përcaktuara me ligj përcaktojnë kushtet për pushim dhe vozitje, dhe këto aktivitete vizualisht janë më të ndryshmet për shkak të saktësisë së aktiviteteve të leximit. Të dhënat nga fletët e regjistrimit duhet të regjistrohen jo më vonë se 35 ditë.

Lloji i aktivitetit	Simboli	Regjistrimi
Pushimi		
Ngasja		
Gatishmëria		
Punë të tjera		

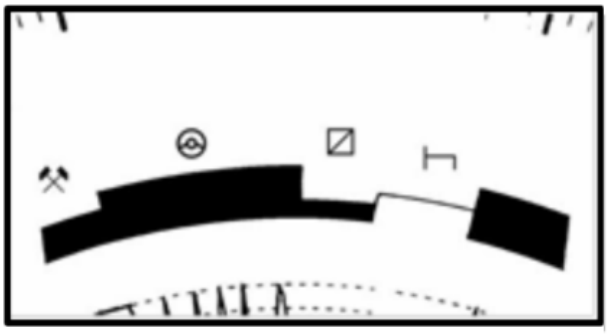


Fig.7.6 Regjistrimi standard i aktiviteteve të punës në fletën e regjistrimit [43]

Nga analiza e mësipërme shihet se dixhitalizimi dhe përpunimi i të dhënave është një proces i gjatë dhe i mundimshëm që kërkon shumë kohë pune të menaxherit, procesi i përpunimit të të dhënave tregon mundësinë e gabimit njerëzor në dixhitalizimin dhe përpunimin e të dhënave. Këto mangësi do të zgjidhen nëse operatori transportues zëvendëson tahografët e tij analogë me tahografë dixhitalë të gjeneratës së re.

7.2 Procedura e leximit të aktiviteteve të punës nga kartat dixhitale

Për shkak të avantazheve teknike dhe teknologjike, procedura e marrjes së të dhënave nga tahografi dixhital është lehtësuar ndjeshëm, ndër të tjera për shkak të përdorimit të teknologjive standarde, të ashtuquajturat "smartcards - kartat e kujtesës identifikuese" në të cilat ruhen të gjitha të dhënat. Në tahografin dixhital, të dhënat regjistrohen në memorien e brendshme të tij, por edhe në kartën e drejtuesit. Kartat e tjera të përmendura (karta e transportuesit, kartela e punëtorisë dhe karta e mbikëqyrjes) përdoren për shkarkimin e të dhënave nga memoria e brendshme e pajisjes dhe përdoren në raste të veçanta, sipas nevojës ose me kërkesë të autoriteteve mbikëqyrëse.

Karta duhet të jetë në gjendje të regjistrojë aktivitetin e shoferit për një minimum prej 28 ditësh dhe duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

1. identifikimin e kartës (numri i kartës, të dhënat për emetuesin dhe lëshimin, datën e skadencës);
2. informacione për pronarin;
3. të dhënat për automjetet e përdorura (identifikimi i mjetit, koha e futjes së kartës dhe statusi i kilometrazhit të automjetit, koha e heqjes së kartës dhe statusi i kilometrazhit);
4. të dhëna për veprimtarinë e drejtuesit të mjetit (data, aktiviteti, koha e ndërrimit dhe statusi i kartës - shofer, bashkëdrejtues, ekuipazh);
5. të dhëna për vendet ku ka lëvizur mjeti;
6. të dhëna për ngjarjet dhe dështimet, kontrollet e pajisjes, etj.

Duke futur kartën e drejtuesit në lexuesin e kartës së lidhur (Figura 7.7), të dhënat transferohen në serverin TIS-*W*eb.

Fig 7.7 Lexuesi i kartës së shoferit dhe transferimi i të dhënave në serverin TIS-Web [42]

Kartat e drejtuesve të bëra në përputhje me standardin ISO / IEC 7816, të dhënat e ruajtura mund të lexohen duke përdorur një lexues të kartave inteligjente dhe mund të transferohen dhe ruhen në një kompjuter në formën e skedarëve.ddd (Shkarko të dhëna dixhitale). Meqenëse operaori transportues posedon vetëm mjete transportuese ku i ka të instaluara vetëm tahografët analog, atëherë edhe fokusi i analizës së intepretimit të rezultateve është bërë në këtë drejtim.

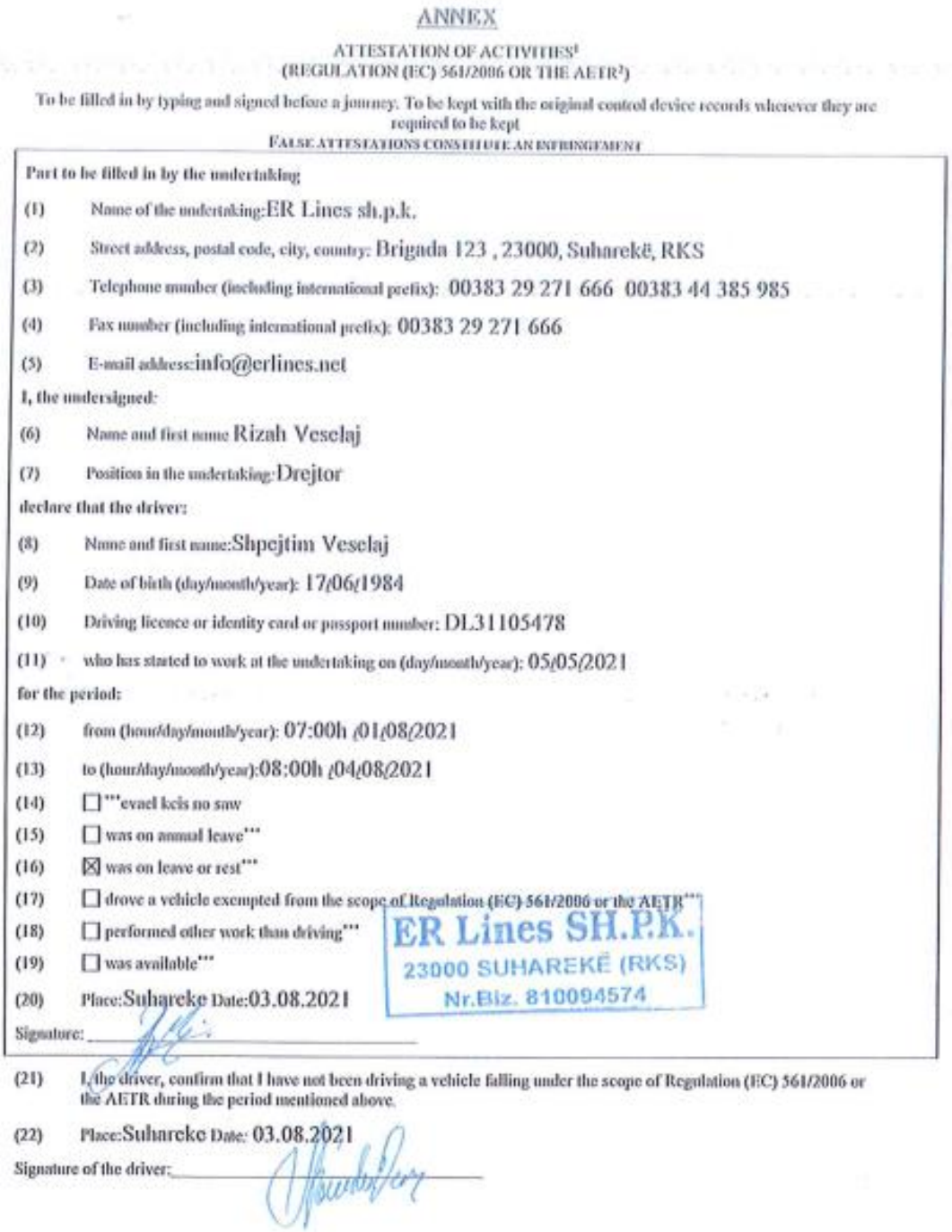
7.3 Analiza e të dhënave të lexuara dhe monitorimi i performancës së shoferit

Në bazë të të dhënave të mbledhura, formohen raporte, të cilat pastaj ruhen në kompjuter. merren përmes një ndërfaqeje kompjuterike. Për këtë qëllim studimor është marë vetëm një shofer (z.Shpejtim Veselaj-shofer) i operatorit transportues “ERLINES” sh.p.k i cili operon në linjën ndërkombetare të rregullt me autobus në periudhën e muajit Gusht të vitit 2021.

Në vijim janë dhënë të gjitha aktivitetet e realizuaa nga e shoferit në fjalë.

DATAT: 01.08.2021 – 04.08.2021
KOHA: 07:00 AM (01.08.2021)
08:00 AM (04.08.2021)

Pushim – shoferi nuk ka realizuar aktivitetin e ngasjes në këto ditë.



ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES[1]
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR[2])

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking:

(1) Name of the undertaking: ER Lines sh.p.k.

(2) Street address, postal code, city, country: Brigada 123 , 23000, Suharekë, RKS

(3) Telephone number (including international prefix): 00383 29 271 666 00383 44 385 985

(4) Fax number (including international prefix): 00383 29 271 666

(5) E-mail address: info@erlines.net

I, the undersigned:

(6) Name and first name Rizah Veselaj

(7) Position in the undertaking: Drejtor

declare that the driver:

(8) Name and first name: Shpejtim Veselaj

(9) Date of birth (day/month/year): 17/06/1984

(10) Driving licence or identity card or passport number: DL31105478

(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): 05/05/2021

for the period:

(12) from (hour/day/month/year): 07:00h /01/08/2021

(13) to (hour/day/month/year): 08:00h /04/08/2021

(14) ☐ ***evael kcis no saw

(15) ☐ was on annual leave***

(16) ☒ was on leave or rest***

(17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***

(18) ☐ performed other work than driving***

(19) ☐ was available***

(20) Place: Suhareke Date: 03.08.2021

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

Signature:

(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: Suhareke Date: 03.08.2021

Signature of the driver:

Fig 7.8. Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 01.08.2021 nga ora 07:00 deri më 04.08.2021 në ora 08:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"-sh.p.k

DATA: 04.08.2021
KOHA: 08:00 (04.08.2021)
13:00 (04.08.2021)

Aktivitet tjetër – shoferi ka realizuar aktiviteti tjetër përveç ngasjes përgjatë kësaj kohe siç dëshmohet në dëshminë e mëposhtme.

ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES[1]
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR[2])

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

(1) Name of the undertaking: ER Lines sh.p.k.

(2) Street address, postal code, city, country: Brigada 123 , 23000, Suharekë, RKS

(3) Telephone number (including international prefix): 00383 29 271 666 00383 44 385 985

(4) Fax number (including international prefix): 00383 29 271 666

(5) E-mail address: info@erlines.net

I, the undersigned:

(6) Name and first name Rizah Veselaj

(7) Position in the undertaking: Drejtor

declare that the driver:

(8) Name and first name: Shpejtim Veselaj

(9) Date of birth (day/month/year): 17/06/1984

(10) Driving licence or identity card or passport number: DL31105478

(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): 05/05/2021

for the period:

(12) from (hour/day/month/year): 08:00h /04/08/2021

(13) to (hour/day/month/year): 13:00h /04/08/2021

(14) ☐ ***exact kels no saw

(15) ☐ was on annual leave***

(16) ☐ was on leave or rest***

(17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***

(18) ☒ performed other work than driving***

(19) ☐ was available***

(20) Place: Suhareke Date: 03.08.2021

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

Signature: _____

(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: Suhareke Date: 03.08.2021

Signature of the driver: _____

Fig 7.9 Dëshmia e realizimit të ndonjë aktiviteti tjetër përveç aktivitetit të ngasjes për datën 04.08.2021 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"-sh.pk

DATA: 04.08.2021
KOHA: 13:00 (04.08.2021)
24:00 (04.08.2021)

Pushim – shoferi nuk ka realizuar aktivitetin e ngasjes përgjatë këtij intervali kohor.

ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES[1]
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR[2])

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

(1) Name of the undertaking: ER Lines sh.p.k.

(2) Street address, postal code, city, country: Brigada 123 , 23000, Suharekë, RKS

(3) Telephone number (including international prefix): 00383 29 271 666 00383 44 385 985

(4) Fax number (including international prefix): 00383 29 271 666

(5) E-mail address: info@erlines.net

I, the undersigned:

(6) Name and first name Rizah Veselaj

(7) Position in the undertaking: Drejtor

declare that the driver:

(8) Name and first name: Shpejtim Veselaj

(9) Date of birth (day/month/year): 17/06/1984

(10) Driving licence or identity card or passport number: DL31105478

(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): 05/05/2021

for the period:

(12) from (hour/day/month/year): 13:00h /04/08/2021

(13) to (hour/day/month/year): 24:00h /04/08/2021

(14) ☐ ***exact kois no saw

(15) ☐ was on annual leave***

(16) ☒ was on leave or rest***

(17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***

(18) ☐ performed other work than driving***

(19) ☐ was available***

(20) Place: Suhareke Date: 03.08.2021

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

Signature: _____

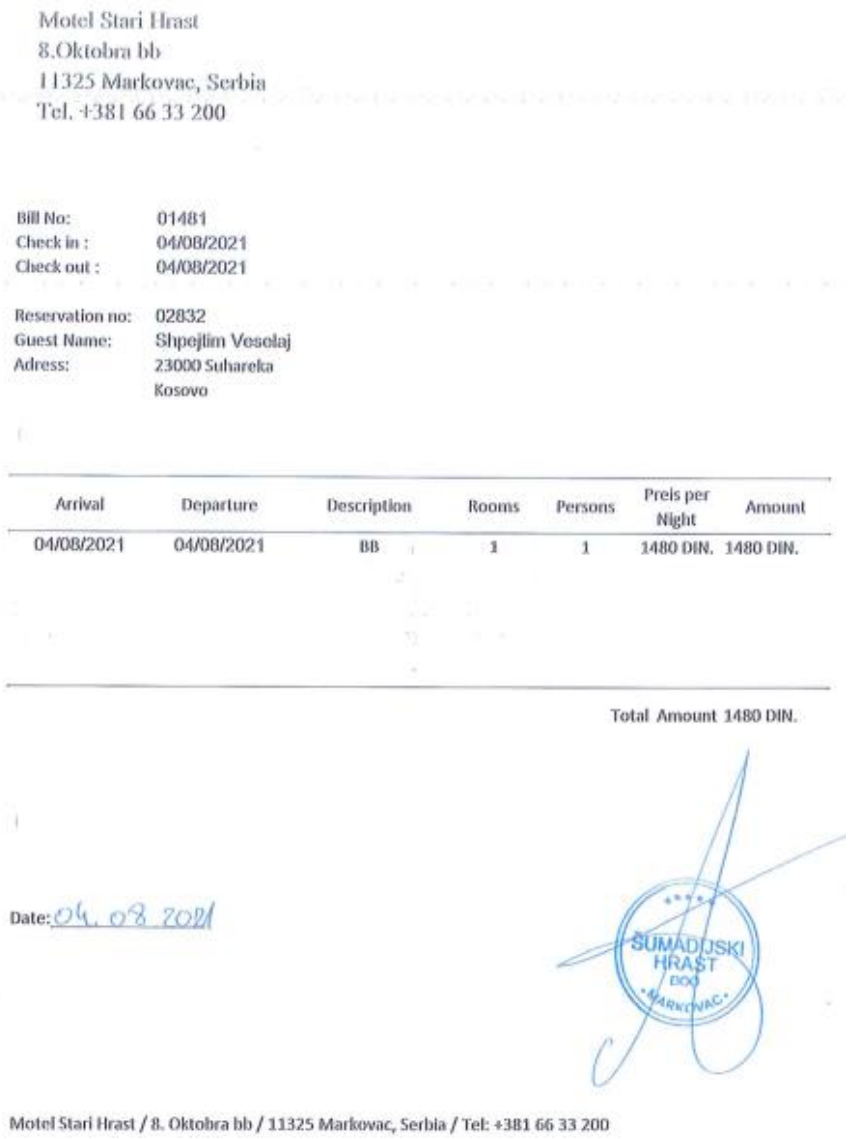
(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: Suhareke Date: 03.08.2021

Signature of the driver: _____

Fig 7.10 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 04.08.2021 nga ora 13:00 deri në orën 24:00 për shoferin nga ana e operatorit

Pushimet nga ana e personelit gjatë zhvillimit të aktivitetit të shërbimeve transportuese, duhet të kryhen përgjatë rrugëtimit konform dispozitave të marrëveshjes AETR dhe legjislacionit përkatës që e rregullon këtë fushë edhe atë jashtë mjetit transportues. Kështu që shoferi në fjalë (z.Shpejtim Veselaj) këtë pushim në intervalin kohor prej orës 13:00 deri ora 24:00 me datën 04.08.2021 e ka bërë në Hotel, sikurse shihet përmes dëshmisë së pagesës së faturës në fig. 7.11. Vlen të theksohet se me rastin e kryerjes së aktivitetit të transportit shoferi me vehte duhet të ketë edhe këto dëshmi në origjinal. Nëse nuk i posedon pason gjoba sipas dispozitave ligjore në vendin ku është kryer shkelja.



Motel Stari Hrast
8.Oktobra bb
11325 Markovac, Serbia
Tel. +381 66 33 200

Bill No: 01481
Check in : 04/08/2021
Check out : 04/08/2021

Reservation no: 02832
Guest Name: Shpejtim Veselaj
Adress: 23000 Suhareka
Kosovo

Arrival	Departure	Description	Rooms	Persons	Preis per Night	Amount
04/08/2021	04/08/2021	BB	1	1	1480 DIN.	1480 DIN.

Total Amount 1480 DIN.

Date: 04. 08 2021

ŠUMADIJSKI HRAST DOO MARKOVAC

Motel Stari Hrast / 8. Oktobra bb / 11325 Markovac, Serbia / Tel: +381 66 33 200

Fig 7.11. Dëshmia e hotelit për pushimin e shoferit nga aktiviteti i ngasjes për këtë dite

DATA: 05.08.2021

- Raporti i fletës së tahografit për datën 05.08.2021, sikurse shihet shoferi ka zhvilluar aktivitetin e ngasjes në relacionin Ljopovlani -Frankfurt.

Lloji i aktivitetit	Simboli	Regjistrimi
Pushimi		
Ngasja		
Gatishmëria		
Punë të tjera		

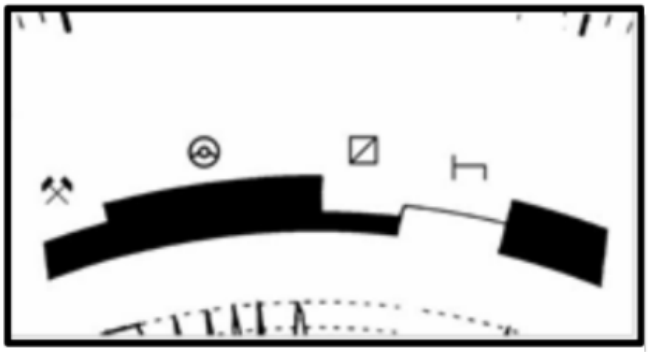


Fig 7.12 Regjistrimi standard i aktiviteteve të punës në fletën e regjistrimit

Relacioni:	**Llpovljani – Frankfurt**

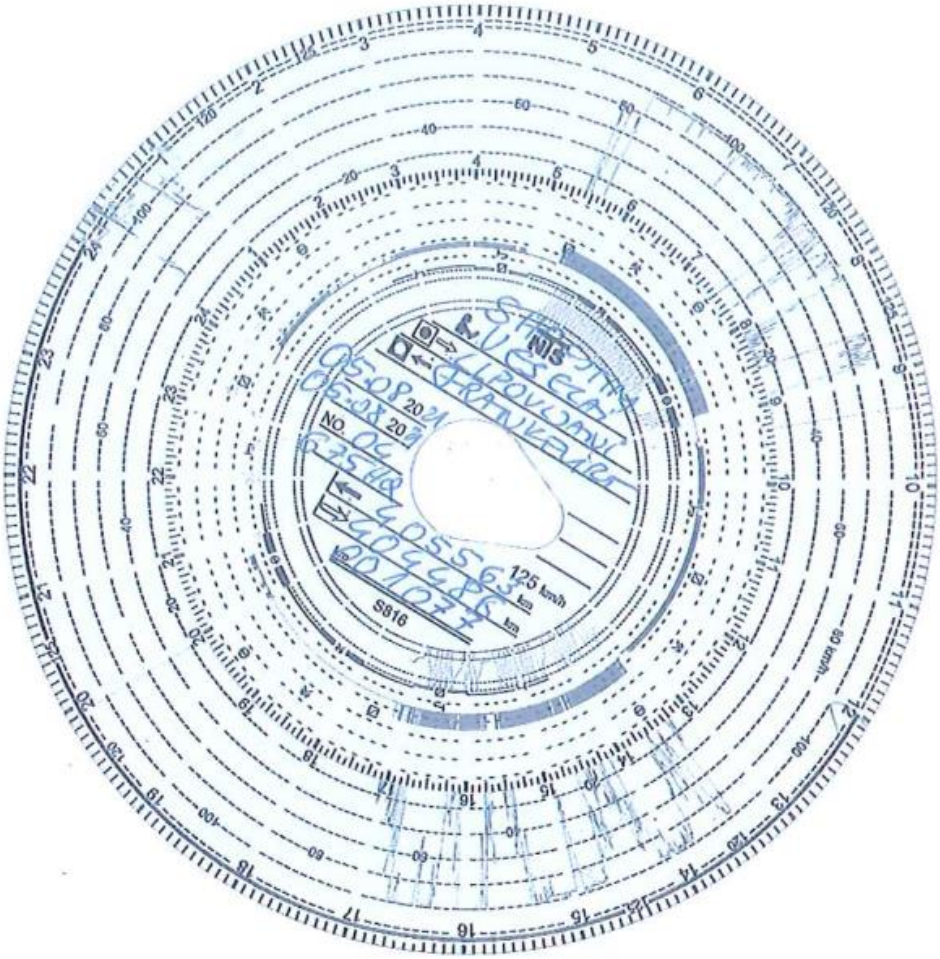
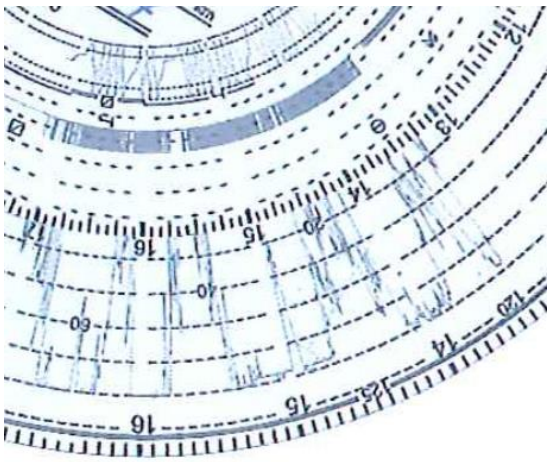


Fig 7.13 Fleta e tahografit për datën 05.08.2021

Turni i parë i ngasjes



Turni i dytë i ngasjes

Fig 7.14 Turnet e ngasjes së shoferit

- INTERVALET KOHORE TË UDHËTIMIT NGA ANA E SHOFERIT

Intervalet kohore të udhëtimit nga ana e shoferit për fletën e tahografit për datën 05.08.2021 janë:

- Turni i parë: 05:25 – 08:50 (3 orë e 25 minuta ngasje)
- Turni i dytë: 13:15 – 17:05 (3 orë e 50 minuta ngasje)

- DISTANCA E PËRSHKUAR NGA SHOFERI PËRGJATË TURNEVE

Distancat e përshkuara (kaluara) të udhëtimit nga ana e shoferit për fletën e tahografit për datën 05.08.2021 janë:

- Turni i parë: 266.25[km]
- Turni i dytë: 235[km]

Tabela 7.1 Leximi dhe përshkrimi i aktiviteteve nga fleta e tahografit për datën 05.08.2021

00:00-05:25	05:25-08:50	08:50-13:15
Intervali kohor i pushimit (5 orë e 25 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (3 orë e 25 minuta)	Intervali kohor i pushimit (4 orë e 25 minuta)

13:15-17:05	17:05-00:00
Intervali kohor i ngasjes (3 orë e 50 minuta)	Intervali kohor i pushimit (6 orë e 55 minuta)

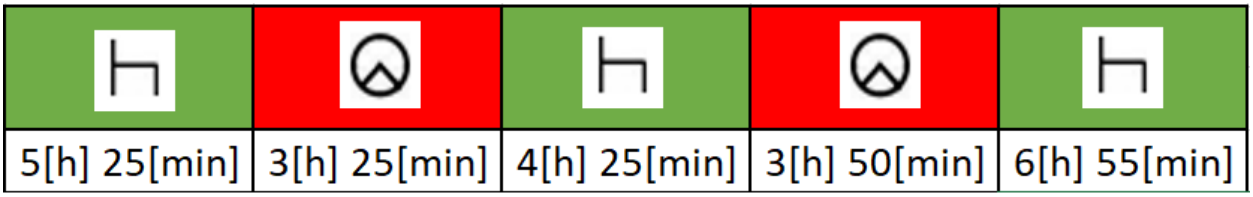


Fig 7.15 Paraqitja grafike e tabelës 7.1

DATAT: 06.08.2021 – 07.08.2021
KOHA: 00:00 (06.08.2021)
07:00 (07.08.2021)

Pushim – shoferi nuk ka realizuar aktivitetin e ngasjes në këto ditë.

ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES[1]
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR[2])

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records whenever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

(1) Name of the undertaking: ER Lines SH.P.K.

(2) Street address, postal code, city, country: Qendra Tregtare nr.1 , 23000, Kosova , Suhareke

(3) Telephone number (including international prefix): 00383 44 385 985

(4) Fax number (including international prefix):00381 29 271 666

(5) E-mail address:info@erlines.net

I, the undersigned:

(6) Name and first name Rizah Veselaj

(7) Position in the undertaking:Director

declare that the driver:

(8) Name and first name:Shpejtim Veselaj

(9) Date of birth (day/month/year): 17/06/1984

(10) Driving licence or identity card or passport number: DL31105478

(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): 05/05/2021

for the period:

(12) from (hour/day/month/year): 00:00h ,06/08/2021

(13) to (hour/day/month/year): 07:00h ,07/08/2021

(14) ☐ was on sick leave***

(15) ☐ was on annual leave***

(16) ☒ was on leave or rest***

(17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***

(18) ☐ performed other work than driving***

(19) ☐ was available***

(20) Place:Frankfurt Am Mein Date:06.08.2021

Signature: _____

(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place:Frankfurt Am Mein Date:06.08.2021

Signature of the driver: _____

[1] This form is available in electronic and printable versions at the following address:
[2] European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.
*** Choose only one box

EN EN

Fig 7.16 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 01.08.2021 nga ora 07:00 deri më 08.04.2021 në ora 08:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"sh.p.k

DATAT: 07.08.2021 – 08.08.2021

- Raporti i fletës së tahografit për datat 07.08.2021-08.08.2021, , sikurse shihet shoferi ka zhvilluar aktivitetin e ngasjes në relacionin Frankfurt-Batrovci.

Relacioni:	**Frankfurt – Batrovci**

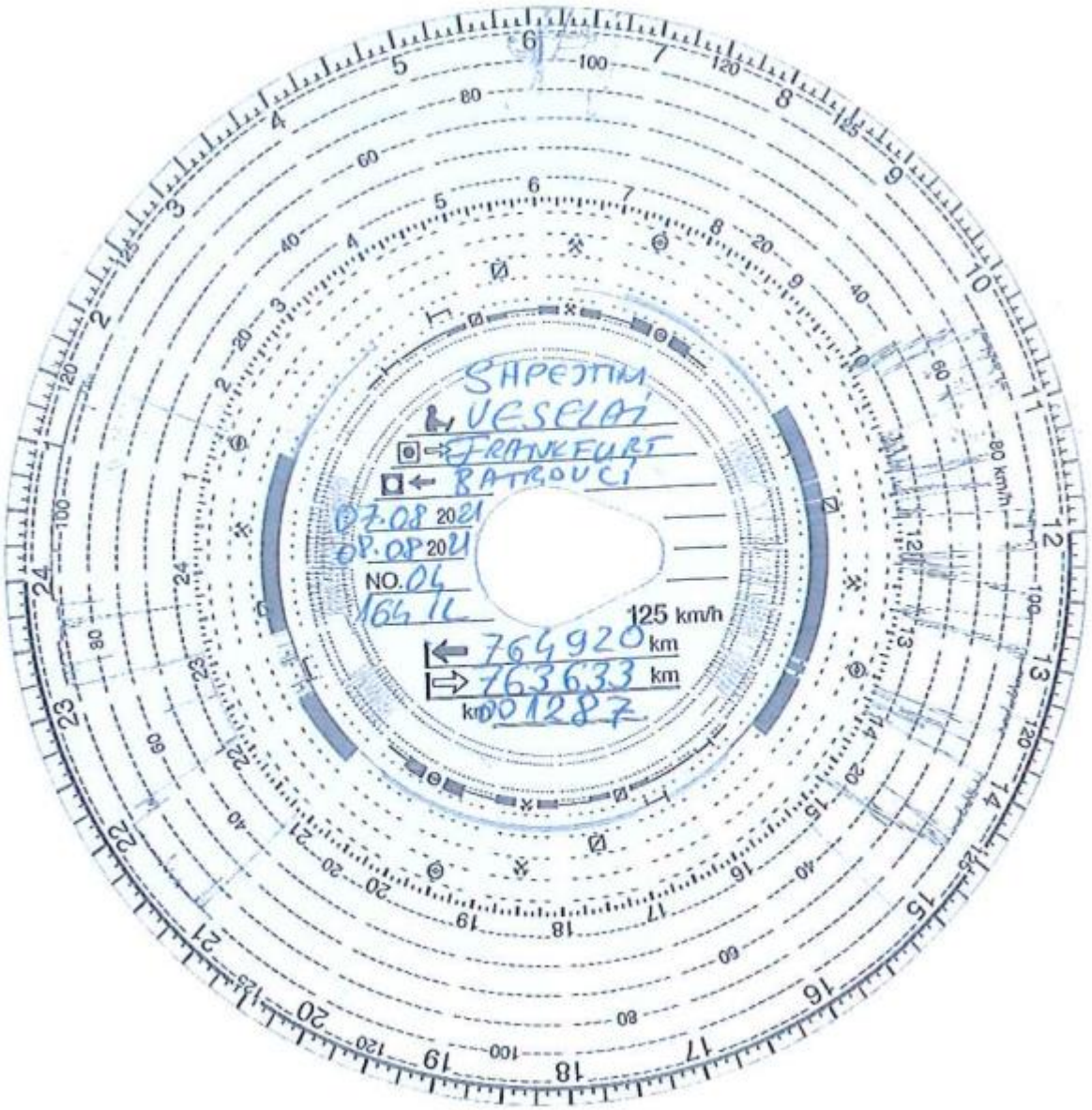
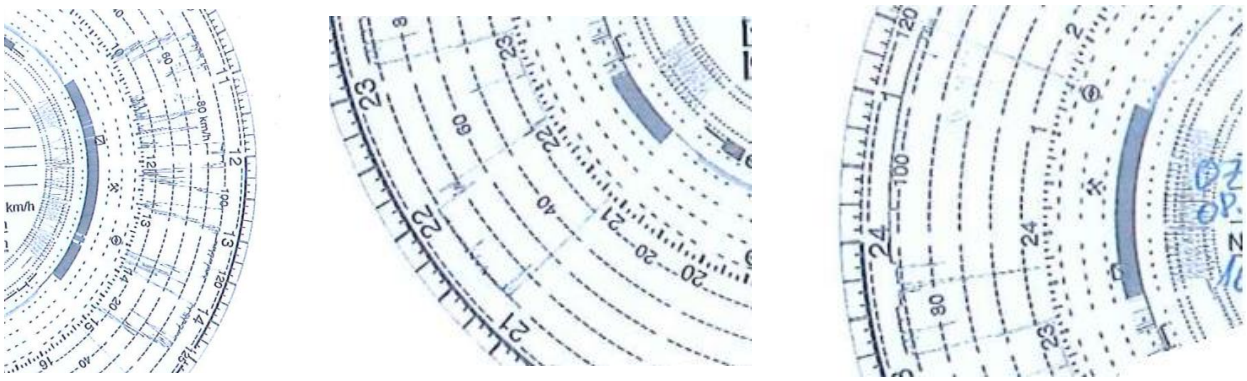


Fig 7.17 Fleta e tahografit për 07.08.2021 dhe 08.08.2021



Turni i parë i ngasjes Turni i dytë i ngasjes Turni i tretë i ngasjes

Fig 7.18 Turnet e ngasjes së shoferit

- INTERVALET KOHORE TË UDHËTIMIT NGA ANA E SHOFERIT

Intervalet kohore të udhëtimit nga ana e shoferit për fletën e tahografit për datat 07.08.2021-08.08.2021 janë:

- Turni i parë: 10:00 – 14:30 (4 orë e 30 minuta ngasje)
- Turni i dytë: 21:10 – 22:10 (1 orë ngasje)
- Turni i tretë: 23:10 – 01:35 (2 orë e 25 minuta ngasje)

- DISTANCA E PËRSHKUAR NGA SHOFERI PËRGJATË TURNEVE

Distancat e përshkuara (kaluara) të udhëtimit nga ana e shoferit për fletën e tahografit për datën 05.08.2021 janë:

- Turni i parë: 341.5[km]
- Turni i dytë: 95[km]
- Turni i tretë: 125[km]

Tabela 7.2. Leximi dhe përshkrimi i aktiviteteve nga fleta e tahografit për datat 07.08.2021-08.08.2021

10:00-14:30	14:30-21:10	21:10-22:10
Intervali kohor i ngasjes (4 orë e 30 minuta)	Intervali kohor i pushimit (6 orë e 40 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (1 orë)

22:10-23:10	23:10-01:35
Intervali kohor i pushimit (1 orë)	Intervali kohor i ngasjes (2 orë e 25 minuta)

Fig 7.19. Paraqitja grafike e tabelës 7.2

DATAT: 08.08.2021 – 14.08.2021
KOHA: 03:40 (08.08.2021)
08:00 (14.08.2021)

Pushim – shoferi nuk ka realizuar aktivitetin e ngasjes në këto ditë.

ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES[2]
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR[2])

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

(1) Name of the undertaking: ER Lines sh.p.k.

(2) Street address, postal code, city, country: Brigada 123 , 23000, Suharekë, RKS

(3) Telephone number (including international prefix): 00383 29 271 666 00383 44 385 985

(4) Fax number (including international prefix): 00383 29 271 666

(5) E-mail address: info@erlines.net

I, the undersigned:

(6) Name and first name Rizah Veselaj

(7) Position in the undertaking: Drejtor

declare that the driver:

(8) Name and first name: Shpejtim Veselaj

(9) Date of birth (day/month/year): 17/06/1984

(10) Driving licence or identity card or passport number: DL31105478

(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): 05/05/2021

for the period:

(12) from (hour/day/month/year): 03:40h /08/08/2021

(13) to (hour/day/month/year): 08:00h /14/08/2021

(14) ☐ ***evaei kcis no saw

(15) ☐ was on annual leave***

(16) ☒ was on leave or rest***

(17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***

(18) ☐ performed other work than driving***

(19) ☐ was available***

(20) Place: Suhareke Date: 13.08.2021

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

Signature: _____

(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: Suhareke Date: 13.08.2021

Signature of the driver: _____

[1] This form is available in electronic and printable versions at the following address: http://ec.europa.eu

[2] European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport

*** Choose only one box

EN EN

Fig 7.20 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 08.08.2021 nga ora 03:40 deri më 14.08.2021 në ora 08:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"sh.p.k

DATAT: 14.08.2021 – 21.08.2021
KOHA: 08:40 (14.08.2021)
21:00 (21.08.2021)

Aktivitet tjetër – shoferi ka realizuar aktiviteti tjetër përveç ngasjes përgjatë kësaj kohe siç dëshmohet në dëshminë e mëposhtme.

ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES[1]
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR[2])

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

(1) Name of the undertaking: ER Lines sh.p.k.

(2) Street address, postal code, city, country: Brigada 123 , 23000, Suharekë, RKS

(3) Telephone number (including international prefix): 00383 29 271 666 00383 44 385 985

(4) Fax number (including international prefix): 00383 29 271 666

(5) E-mail address: info@erlines.net

I, the undersigned:

(6) Name and first name Rizah Veselaj

(7) Position in the undertaking: Drejtor

declare that the driver:

(8) Name and first name: Shpejtim Veselaj

(9) Date of birth (day/month/year): 17/06/1984

(10) Driving licence or identity card or passport number: DL31105478

(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): 05/05/2021

for the period:

(12) from (hour/day/month/year): 08:00h /04/08/2021

(13) to (hour/day/month/year): 13:00h /04/08/2021

(14) ☐ ***evael kels no saw

(15) ☐ was on annual leave***

(16) ☐ was on leave or rest***

(17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***

(18) ☒ performed other work than driving***

(19) ☐ was available***

(20) Place: Suhareke Date: 03.08.2021

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

Signature: _____

(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: Suhareke Date: 03.08.2021

Signature of the driver: _____

Fig 7.21 Dëshmia e realizimit të ndonjë aktiviteti tjetër përveç aktivitetit të ngasjes nga data 14.08.2021 deri më datën 21.08.2021 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES" -sh.p.k

DATAT: 21.08.2021 – 22.08.2021
KOHA: 21:00 (21.08.2021)
07:00 (22.08.2021)

Pushim – shoferi nuk ka realizuar aktivitetin e ngasjes në këto ditë.

ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES[1]
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR[2])

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

(1) Name of the undertaking: ER Lines sh.p.k.

(2) Street address, postal code, city, country: Brigada 123 , 23000, Suharekë, RKS

(3) Telephone number (including international prefix): 00383 29 271 666 00383 44 385 985

(4) Fax number (including international prefix): 00383 29 271 666

(5) E-mail address: info@erlines.net

I, the undersigned:

(6) Name and first name Rizah Veselaj

(7) Position in the undertaking: Drejtor

declare that the driver:

(8) Name and first name: Shpejtim Veselaj

(9) Date of birth (day/month/year): 17/06/1984

(10) Driving licence or identity card or passport number: DL.31105478

(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): 05/05/2021

for the period:

(12) from (hour/day/month/year): 21:00h /21/08/2021

(13) to (hour/day/month/year): 07:00h /22/08/2021

(14) ☐ ***evnel kein no saw

(15) ☐ was on annual leave***

(16) ☒ was on leave or rest***

(17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***

(18) ☐ performed other work than driving***

(19) ☐ was available***

(20) Place: Suhareke Date: 21.08.2021

Signature: _____

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: Suhareke Date: 21.08.2021

Signature of the driver: _____

[1] This form is available in electronic and printable versions at the following address: http://ec.europa.eu
[2] European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.
*** Choose only one box.

EN EN

Fig 7.22 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 21.08.2021 nga ora 21:00 deri më 22.08.2021 në ora 07:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"-sh.p.k

DATAT: 22.08.2021 – 22.08.2021
KOHA: 07:00 (22.08.2021)
12:00 (22.08.2021)

Aktivitet tjetër – shoferi ka realizuar aktiviteti tjetër përveç ngasjes përgjatë kësaj kohe siç dëshmohet në dëshminë e mëposhtme.

ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES[1]
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR[2])

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

(1) Name of the undertaking: ER Lines sh.p.k.

(2) Street address, postal code, city, country: Brigada 123 , 23000, Suharekë, RKS

(3) Telephone number (including international prefix): 00383 29 271 666 00383 44 385 985

(4) Fax number (including international prefix): 00383 29 271 666

(5) E-mail address: info@erlines.net

I, the undersigned:

(6) Name and first name Rizah Veselaj

(7) Position in the undertaking: Drejtor

declare that the driver:

(8) Name and first name: Shpejtim Veselaj

(9) Date of birth (day/month/year): 17/06/1984

(10) Driving licence or identity card or passport number: DL31105478

(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): 05/05/2021

for the period:

(12) from (hour/day/month/year): 07:00h /22/08/2021

(13) to (hour/day/month/year): 12:00h /22/08/2021

(14) ☐ ***evadi kohë no saw

(15) ☐ was on annual leave***

(16) ☐ was on leave or rest***

(17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***

(18) ☒ performed other work than driving***

(19) ☐ was available***

(20) Place: Suhareke Date: 21.08.2021

Signature: _____

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: Suhareke Date: 21.08.2021

Signature of the driver: _____

[1] This form is available in electronic and printable versions at the following address: http://ec.europa.eu

[2] European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport

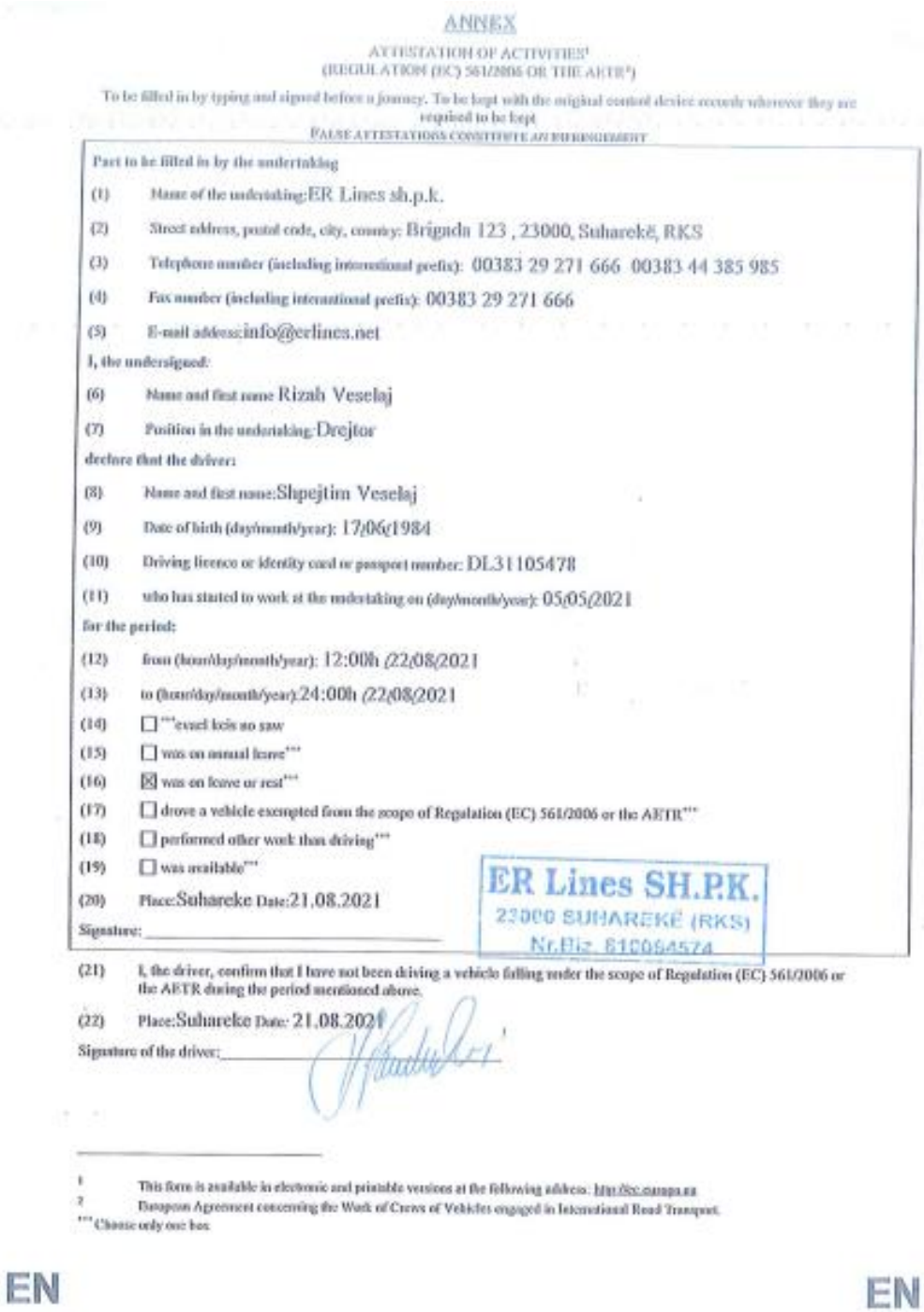
*** Choose only one box

EN EN

Fig 7.23 Dëshmia e realizimit të ndonjë aktiviteti tjetër përveç aktivitetit të ngasjes me datën 22.08.2021 nga ora 07:00 deri në orën 12:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"sh.p.k

DATAT: 22.08.2021 – 23.08.2021
KOHA: 12:00 (22.08.2021)
00:00 (23.08.2021)

Pushim – shoferi nuk ka realizuar aktivitetin e ngasjes në këto ditë.



ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES[1]
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR[2])

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

(1) Name of the undertaking: ER Lines sh.p.k.

(2) Street address, postal code, city, country: Brigada 123 , 23000, Suharekë, RKS

(3) Telephone number (including international prefix): 00383 29 271 666 00383 44 385 985

(4) Fax number (including international prefix): 00383 29 271 666

(5) E-mail address: info@erlines.net

I, the undersigned:

(6) Name and first name Rizah Veselaj

(7) Position in the undertaking: Drejtor

declare that the driver:

(8) Name and first name: Shpejtim Veselaj

(9) Date of birth (day/month/year): 17/06/1984

(10) Driving licence or identity card or passport number: DL31105478

(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): 05/05/2021

for the period:

(12) from (hour/day/month/year): 12:00h /22/08/2021

(13) to (hour/day/month/year): 24:00h /22/08/2021

(14) ☐ ***exact hours so saw

(15) ☐ was on annual leave***

(16) ☒ was on leave or rest***

(17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***

(18) ☐ performed other work than driving***

(19) ☐ was available***

(20) Place: Suhareke Date: 21.08.2021

Signature: _____

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Fiz. 810064574

(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: Suhareke Date: 21.08.2021

Signature of the driver: _____

[1] This form is available in electronic and printable versions at the following address: http://ec.europa.eu

[2] European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.

*** Choose only one box

EN EN

Fig 7.24 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 22.08.2021 nga ora 12:00 deri më 23.08.2021 në ora 00:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"-sh.p.k

Pushimet nga ana e personelit gjatë zhvillimit të aktivitetit të shërbimeve transportuese, duhet të kryhen përgjatë rrugëtimit konform dispozitave të marrëveshjes AETR dhe legjislacionit përkatës që e rregullon këtë fushë edhe atë jashtë mjetit transportues. Kështu që shoferi në fjalë (z.Shpejtim Veselaj) këtë pushim në intervalin kohor prej orës 12:00 deri ora 24:00 me datën 22.08.2021 e ka bërë në Hotel, sikurse shihet përmes dëshmisë së pagesës së faturës në fig. 7.25. Vlen të theksohet se me rastin e kryerjes së aktivitetit të transportit shoferi me vehte duhet të ketë edhe këto dëshmi në origjinal. Nëse nuk i posedon pason gjoba sipas dispozitave ligjore në vendin ku është kryer shkelja.

8.Oktobra bb
11325 Markovac, Serbia
Tel. +381 66 33 200

Bill No: 01514
Check in : 22/08/2021
Check out : 22/08/2021

Reservation no: 02865
Guest Name: Shpejtim Veselaj
Adress: 23000 Suhareka
Kosovo

Arrival	Departure	Description	Rooms	Persons	Preis per Night	Amount
22/08/2021	22/08/2021	BB	1	1	1480 DIN.	1480 DIN.

Total Amount 1480 DIN.

ŠUMADIJSKI HRAST DOO MARKOVAC

Date: 22.08.2021

Motel Stari Hrast / 8. Oktobra bb / 11325 Markovac, Serbia / Tel: +381 66 33 200

Fig 7.25 Dëshmia e hotelit për pushimin e shoferit nga aktiviteti i ngasjes për këtë ditë

DATA: 23.08.2021

- Raporti i fletës së tahografit për datën 23.08.2021, sikurse shihet ngasja është realizuar ne relacionin Bajakovo-Frankfurt.

Relacioni:	**Bajakovo – Frankfurt**

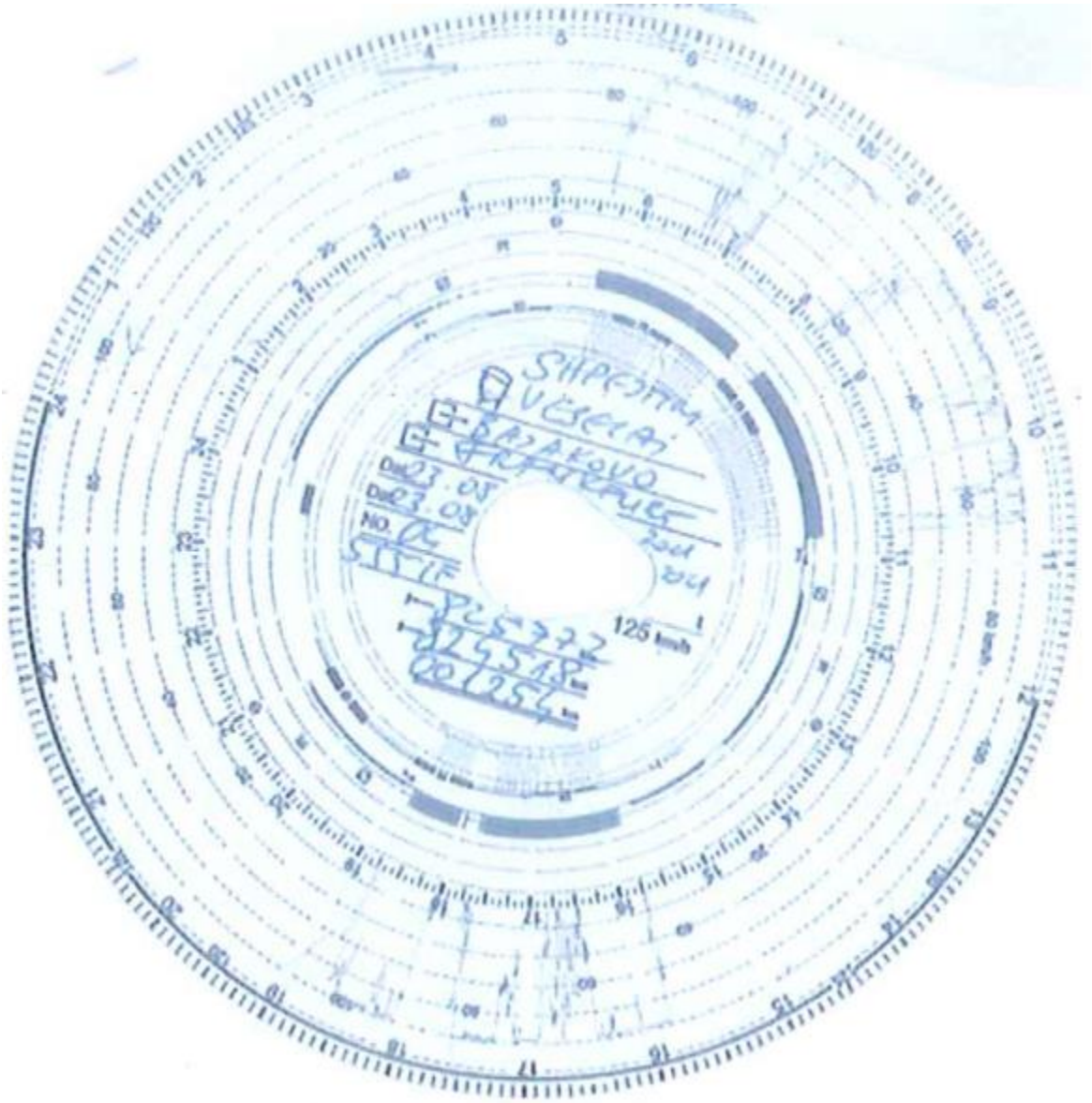
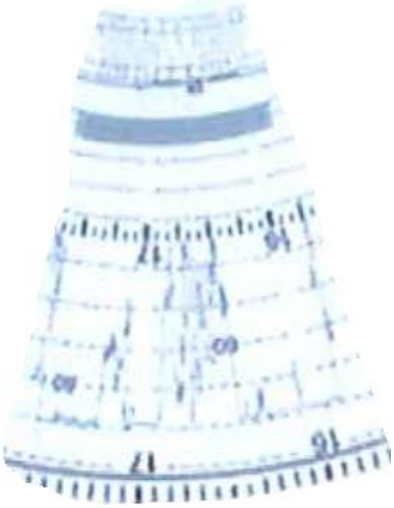


Fig 7.26 Fleta e tahografit për datën 23.08.2021

Turni i parë i ngasjes

Turni i dytë i ngasjes



Turni i tretë i ngasjes

Turni i katërt i ngasjes

Fig 7.27 Turnet e ngasjes së shoferit

- INTERVALET KOHORE TË UDHËTIMIT NGA ANA E SHOFERIT

Intervalet kohore të udhëtimit nga ana e shoferit për fletën e tahografit për datën 23.08.2021 janë:

- Turni i parë: 05:35 – 07:50 (2 orë e 15 minuta ngasje)
- Turni i dytë: 08:15 – 10:40 (2 orë e 25 minuta ngasje)
- Turni i tretë: 15:50 – 17:40 (1 orë e 50 minuta ngasje)
- Turni i katërt: 18:00 – 18:50 (50 minuta ngasje)

- DISTANCA E PËRSHKUAR NGA SHOFERI PËRGJATË TURNEVE

Distancat e përshkuara (kaluara) të udhëtimit nga ana e shoferit për fletën e tahografit për datën 23.08.2021 janë:

- Turni i parë: 182.5[km]
- Turni i dytë: 206.25[km]
- Turni i tretë: 150[km]
- Turni i katërt: 60[km]

Tabela 7.3. Leximi dhe përshkrimi i aktiviteteve nga fleta e tahografit për datën 23.08.2021

00:00-05:35	05:35-07:50	07:50-08:15
Intervali kohor i pushimit (5 orë e 35 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (2 orë e 15 minuta)	Intervali kohor i pushimit (25 minuta)
08:15-10:40	10:40-15:50	15:50-17:40
Intervali kohor i ngasjes (2 orë e 25 minuta)	Intervali kohor i pushimit (5 orë e 10 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (1 orë e 50 minuta)
17:40-18:00	18:00-18:50	18:50-24:00
Intervali kohor i pushimit (20 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (50 minuta)	Intervali kohor i pushimit (5 orë e 10 minuta)

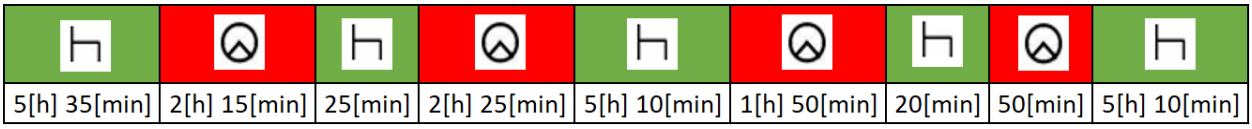


Fig 7.28 Paraqitja grafike e tabelës 7.3

DATA: 24.08.2021

- Raporti i fletës së tahografit për datën 24.08.2021. Sikurse shihet nga figura 7.29, fleta e tahografit është bosh (e paplotësuar). Në rastet kur shoferi nuk është i angazhuar në ngasje , por është në automjet si pjesë e ekuipazhit gjatë zhvillimit të aktiviteteve , patjetër është i obliguar që në tahograf të e fut fletëzën e tahografit. Poashtu duhet që të plotësohen me laps kimik të gjitha fushat e fletëzës së tahografit.

Relacioni:	**Frankfurt – Frankfurt**

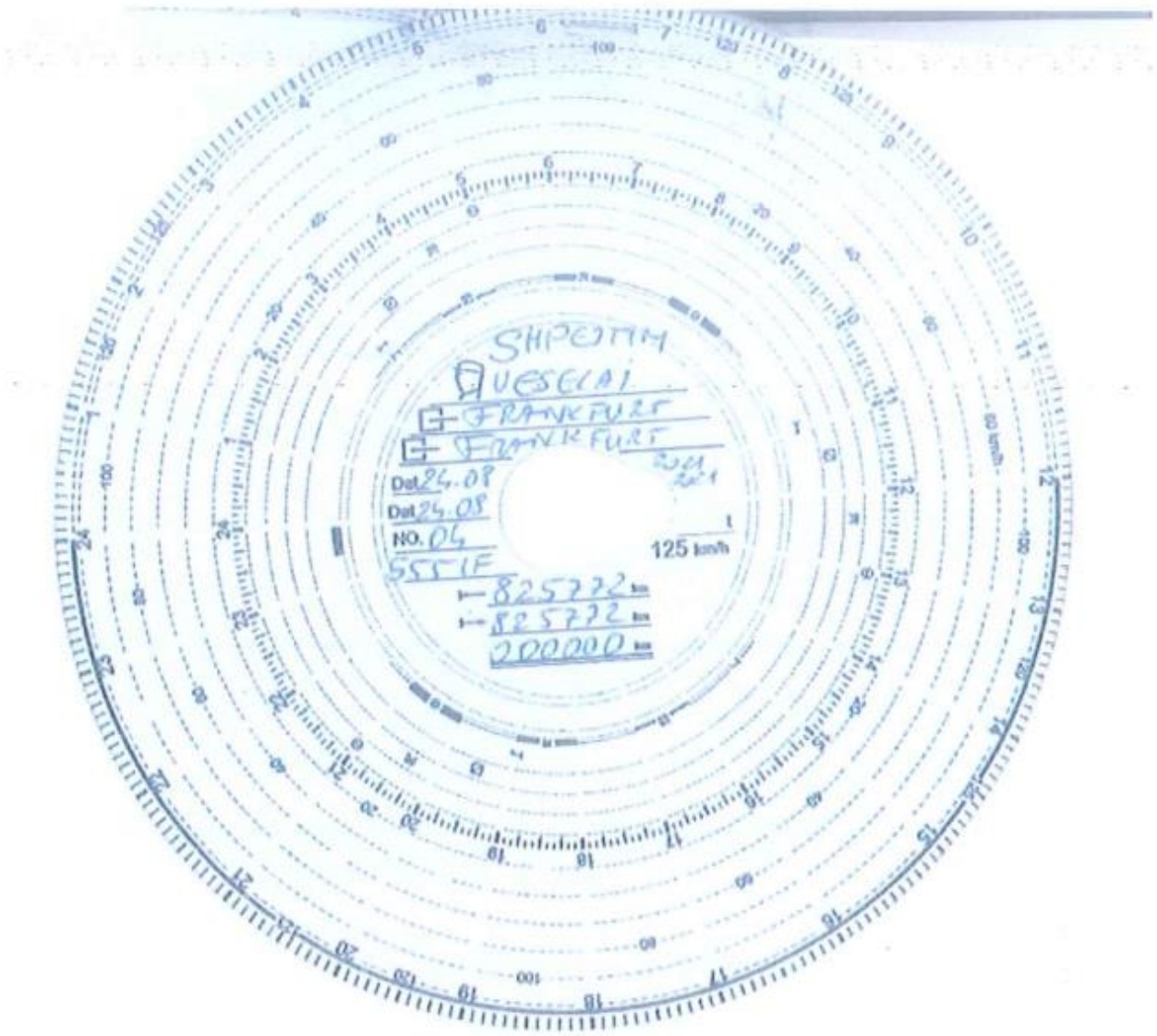


Fig 7.29 Fleta e tahografit për datën 24.08.2021

Meqenëse, fleta e tahografit është e zbrazët do të thotë se shoferi nuk e ka ngasur (drejtuar) automjetin në këtë ditë por ka qenë vetëm pjesë e personelit gjatë realizimit të udhëtimit.

DATAT: 25.08.2021 – 26.08.2021

- Raporti i fletës së tahografit për datat 25.08.2021-26.08.2021, sikurse shihet nga figura 7.30 shoferi ka zhvilluar aktivitetin e ngasjes së mjetit në relacionin Frankfurt-Kranjevo edhe atë në pesë turne.

Relacioni:	**Frankfurt – Kranjevo**

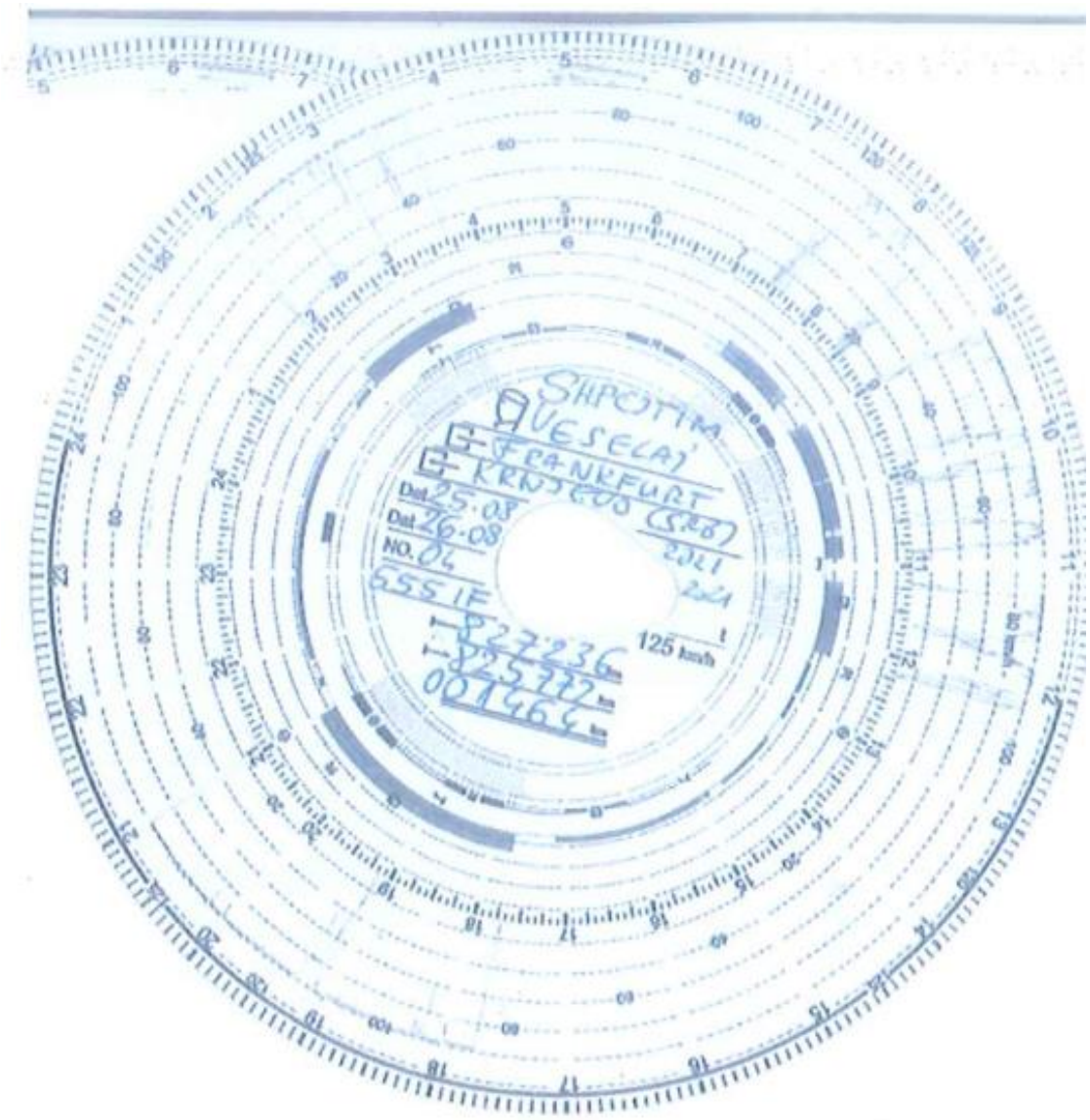
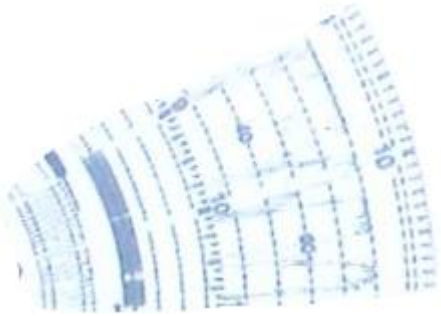


Fig 7.30 Fleta e tahografit për 25.08.2021 dhe 26.08.2021

Turni i parë i ngasjes



Turni i dytë i ngasjes

Turni i tretë i ngasjes

Turni i katërt i ngasjes

Turni i pestë i ngasjes

Fig 7.31 Turnet e ngasjes së shoferit

- INTERVALET KOHORE TË UDHËTIMIT NGA ANA E SHOFERIT

Intervalet kohore të udhëtimit nga ana e shoferit për fletën e tahografit për datat 25.08.2021 dhe 26.08.2021 janë:

- Turni i parë: 07:25 – 08:30 (1 orë e 5 minuta ngasje)
- Turni i dytë: 09:00 – 10:50 (1 orë e 50 minuta ngasje)
- Turni i tretë: 11:10 – 12:10 (1 orë ngasje)
- Turni i katërt: 17:40-21:00 (3 orë e 20 minuta ngasje)
- Turni i pestë: 01:55 – 03:40 (1 orë e 45 minuta ngasje)

- DISTANCA E PËRSHKUAR NGA SHOFERI PËRGJATË TURNEVE

Distancat e përshkuara (kaluara) të udhëtimit nga ana e shoferit për fletën e tahografit për datat 25.08.2021 dhe 26.08.2021 janë:

- Turni i parë: 80[km]
- Turni i dytë: 145[km]
- Turni i tretë: 75[km]
- Turni i katërt: 310[km]
- Turni i pestë: 155[km]

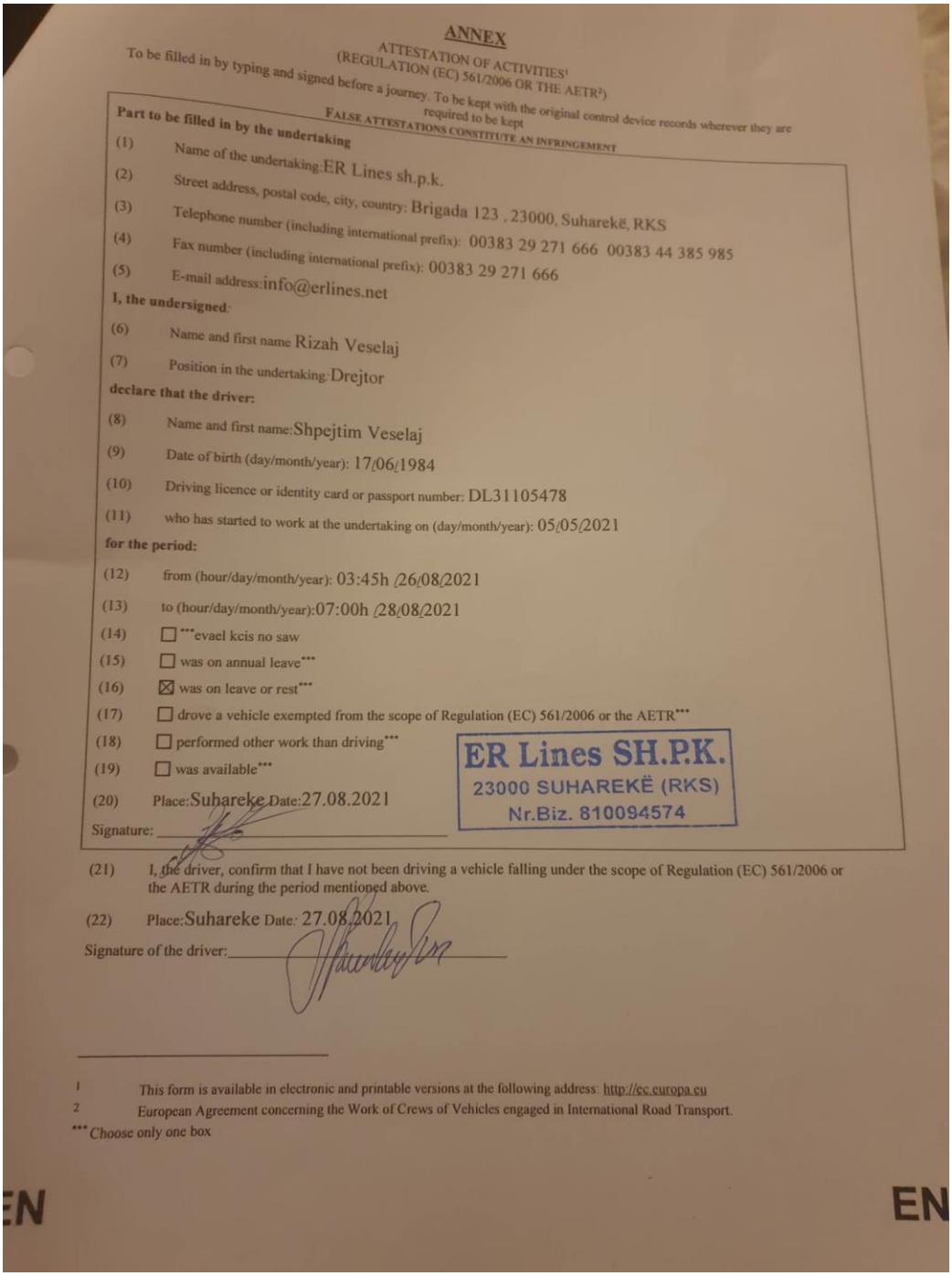
Tabela 7.4. Leximi dhe përshkrimi i aktiviteteve nga fleta e tahografit për datat 25.08.2021-26.08.2021

07:25-08:30	08:30-09:00	09:00-10:50
Intervali kohor i ngasjes (1 orë e 5 minuta)	Intervali kohor i pushimit (30 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (1 orë e 50 minuta)
10:50-11:10	11:10-12:10	12:10-17:40
Intervali kohor i pushimit (20 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (1 orë)	Intervali kohor i pushimit (5 orë e 30 minuta)
17:40-21:00	21:00-01:55	01:55-03:40
Intervali kohor i ngasjes (3 orë e 20 minuta)	Intervali kohor i pushimit (4 orë e 55 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (1 orë e 45 minuta)

Fig 7.32 Paraqitja grafike e tabelës 7.4

DATAT: 26.08.2021 – 28.08.2021
KOHA: 03:45 (26.08.2021)
07:00 (28.08.2021)

Pushim – shoferi nuk ka realizuar aktivitetin e ngasjes në këto ditë.



ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES[1]
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR[2])

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

(1) Name of the undertaking: ER Lines sh.p.k.

(2) Street address, postal code, city, country: Brigada 123 , 23000, Suharekë, RKS

(3) Telephone number (including international prefix): 00383 29 271 666 00383 44 385 985

(4) Fax number (including international prefix): 00383 29 271 666

(5) E-mail address: info@erlines.net

I, the undersigned:

(6) Name and first name Rizah Veselaj

(7) Position in the undertaking: Drejtor

declare that the driver:

(8) Name and first name: Shpejtim Veselaj

(9) Date of birth (day/month/year): 17/06/1984

(10) Driving licence or identity card or passport number: DL31105478

(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): 05/05/2021

for the period:

(12) from (hour/day/month/year): 03:45h /26/08/2021

(13) to (hour/day/month/year): 07:00h /28/08/2021

(14) ☐ ***evael kcis no saw

(15) ☐ was on annual leave***

(16) ☒ was on leave or rest***

(17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***

(18) ☐ performed other work than driving***

(19) ☐ was available***

(20) Place: Suhareke Date: 27.08.2021

Signature: _____

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: Suhareke Date: 27.08.2021

Signature of the driver: _____

1 This form is available in electronic and printable versions at the following address: http://ec.europa.eu

2 European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.

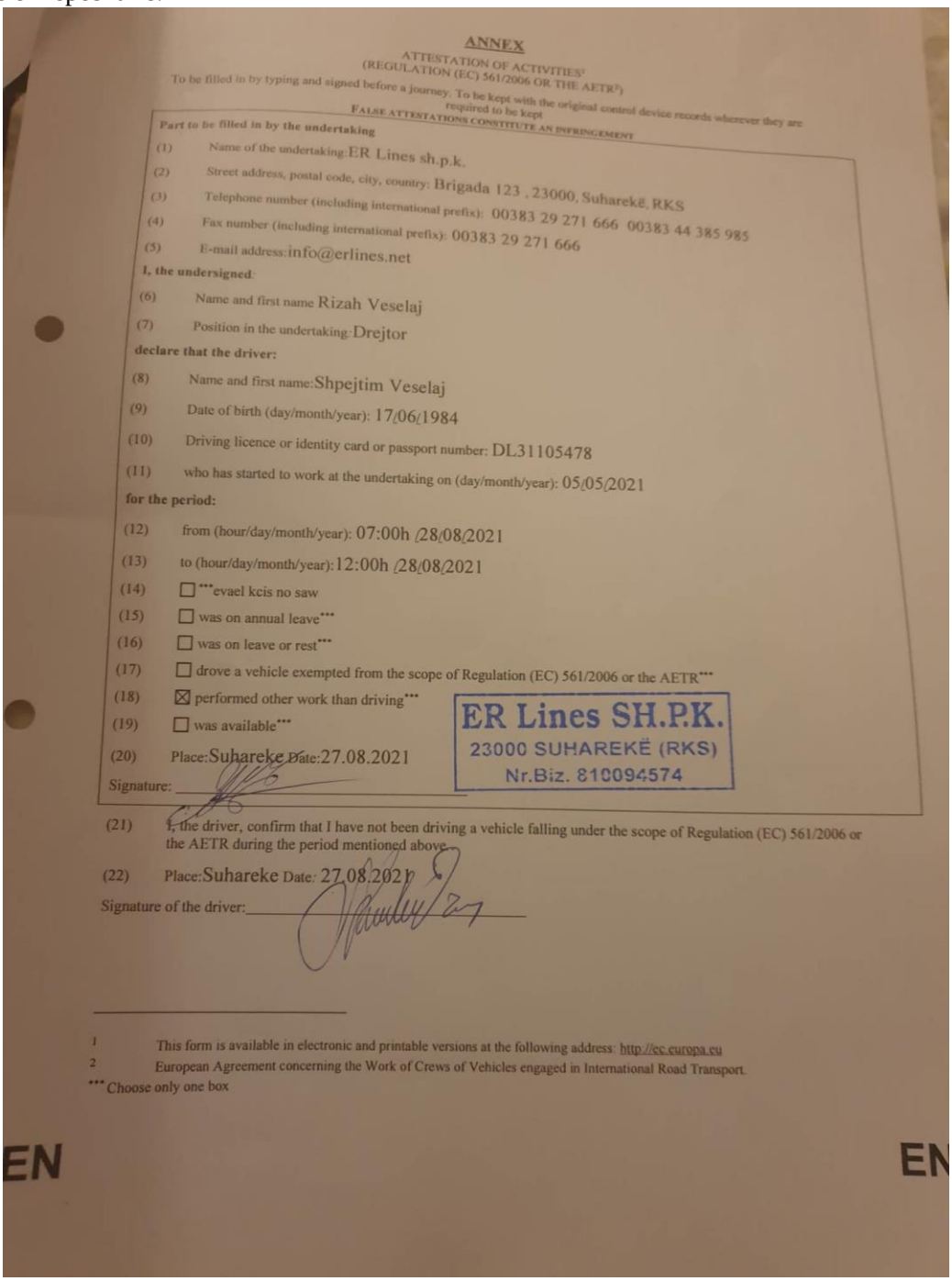
*** Choose only one box

EN EN

Fig 7.33 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 26.08.2021 nga ora 03:45 deri më 28.08.2021 në ora 07:00 për shoferin nga ana e operatorit transportues

DATA: 28.08.2021 – 28.08.2021
KOHA: 07:00 (28.08.2021)
12:00 (28.08.2021)

Aktivitet tjetër – shoferi ka realizuar aktiviteti tjetër përveç ngasjes përgjatë kësaj kohe siç dështmohet në dështminë e mëposhtme.



ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES[1]
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR[2])

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

(1) Name of the undertaking: ER Lines sh.p.k.

(2) Street address, postal code, city, country: Brigada 123 , 23000, Suharekë, RKS

(3) Telephone number (including international prefix): 00383 29 271 666 00383 44 385 985

(4) Fax number (including international prefix): 00383 29 271 666

(5) E-mail address: info@erlines.net

I, the undersigned:

(6) Name and first name Rizah Veselaj

(7) Position in the undertaking: Drejtor

declare that the driver:

(8) Name and first name: Shpejtim Veselaj

(9) Date of birth (day/month/year): 17/06/1984

(10) Driving licence or identity card or passport number: DL31105478

(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): 05/05/2021

for the period:

(12) from (hour/day/month/year): 07:00h /28/08/2021

(13) to (hour/day/month/year): 12:00h /28/08/2021

(14) ☐ ***evael kcis no saw

(15) ☐ was on annual leave***

(16) ☐ was on leave or rest***

(17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***

(18) ☒ performed other work than driving***

(19) ☐ was available***

(20) Place: Suhareke Date: 27.08.2021

Signature:

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: Suhareke Date: 27.08.2021

Signature of the driver:

1 This form is available in electronic and printable versions at the following address: http://ec.europa.eu

2 European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.

*** Choose only one box

EN EN

Fig 7.34 Dështmia e realizimit të ndonjë aktiviteti tjetër përveç aktivitetit të ngasjes me datën 28.08.2021 nga ora 07:00 deri në orën 12:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES"-sh.p.k

DATA: 28.08.2021
KOHA: 12:00 (28.08.2021)
24:00 (28.08.2021)

Pushim – shoferi nuk ka realizuar aktivitetin e ngasjes përgjatë këtij intervali kohor.

ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES[3]
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR[2])

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

(1) Name of the undertaking: ER Lines sh.p.k.

(2) Street address, postal code, city, country: Brigada 123 , 23000, Suharekë, RKS

(3) Telephone number (including international prefix): 00383 29 271 666 00383 44 385 985

(4) Fax number (including international prefix): 00383 29 271 666

(5) E-mail address: info@erlines.net

I, the undersigned:

(6) Name and first name Rizah Veselaj

(7) Position in the undertaking: Drejtor

declare that the driver:

(8) Name and first name: Shpejtim Veselaj

(9) Date of birth (day/month/year): 17/06/1984

(10) Driving licence or identity card or passport number: DL31105478

(11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): 05/05/2021

for the period:

(12) from (hour/day/month/year): 12:00h /28/08/2021

(13) to (hour/day/month/year): 24:00h /28/08/2021

(14) ☐ ***evael kcis no saw

(15) ☐ was on annual leave***

(16) ☒ was on leave or rest***

(17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***

(18) ☐ performed other work than driving***

(19) ☐ was available***

(20) Place: Suhareke Date: 27.08.2021

ER Lines SH.P.K.
23000 SUHAREKË (RKS)
Nr.Biz. 810094574

Signature: _____

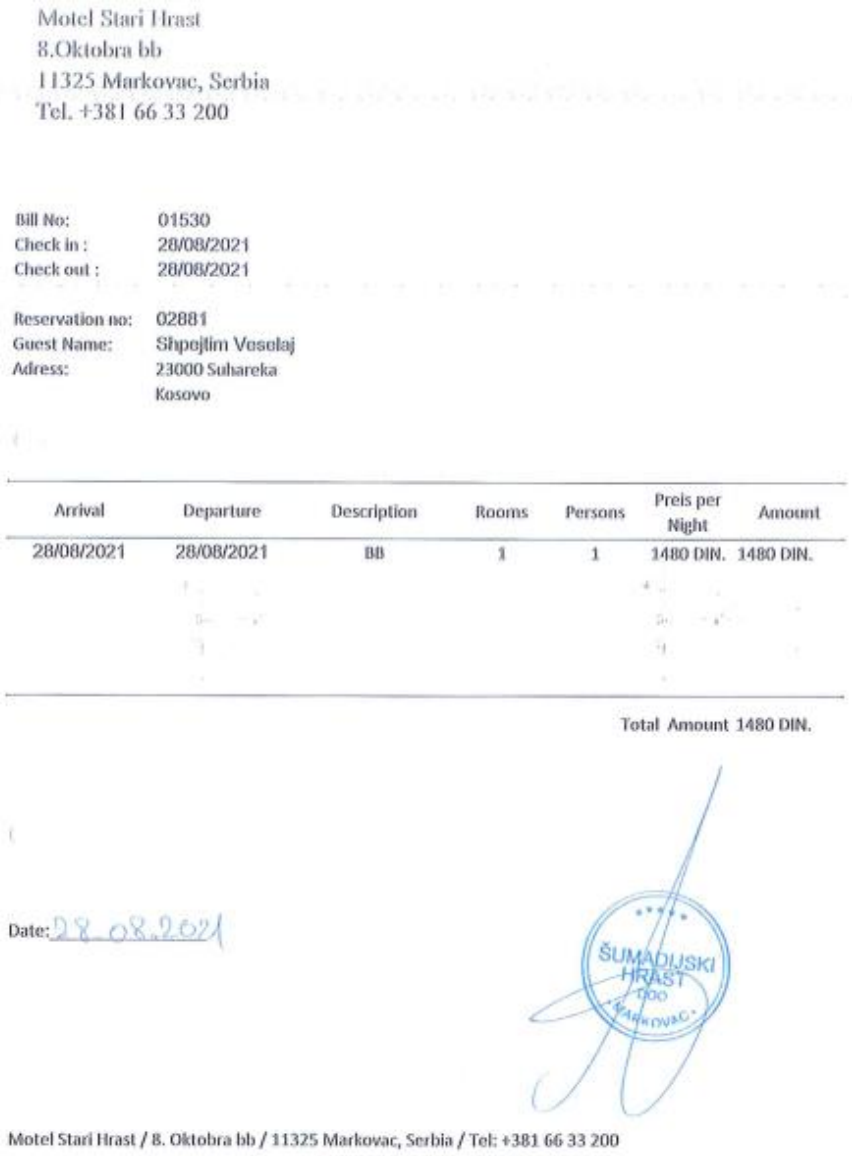
(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: Suhareke Date: 27.08.2021

Signature of the driver: _____

Fig 7.35 Dëshmia e pushimit nga aktiviteti i ngasjes për datën 28.08.2021 nga ora 12:00 deri në orën 24:00 për shoferin nga ana e operatorit "ERLINES" sh.p.k

Pushimet nga ana e personelit gjatë zhvillimit të aktivitetit të shërbimeve transportuese, duhet të kryhen përgjatë rrugëtimit konform dispozitave të marrveshjes AETR dhe legjislacionit përkatës që e rregullon këtë fushë edhe atë jashtë mjetit transportues. Kështu që shoferi në fjalë (z.Shpejtim Veselaj) këtë pushim në intervalin kohor prej orës 12:00 deri ora 24:00 me datën 28.08.2021 e ka bërë në Hotel, sikurse shihet përmes dëshmisë së pagesës së faturës në fig. 7.36. Vlen të theksohet se me rastin e kryerjes së aktivitetit të transportit shoferi me vehte duhet të ketë edhe këto dëshmi në origjinal. Nëse nuk i posedon pason gjoba sipas dispozitave ligjore në vendin ku është kryer shkelja.



Motel Stari Hrast
8.Oktobra bb
11325 Markovac, Serbia
Tel. +381 66 33 200

Bill No: 01530
Check in : 28/08/2021
Check out : 28/08/2021

Reservation no: 02881
Guest Name: Shpejtim Veselaj
Adress: 23000 Suhareka
Kosovo

Arrival	Departure	Description	Rooms	Persons	Preis per Night	Amount
28/08/2021	28/08/2021	BB	1	1	1480 DIN.	1480 DIN.

Total Amount 1480 DIN.

Date: 28.08.2021

ŠUMADIJSKI HRAST DOO MARKOVAC

Motel Stari Hrast / 8. Oktobra bb / 11325 Markovac, Serbia / Tel: +381 66 33 200

Fig 7.36 Dëshmia e hotelit për pushimin e shoferit nga aktiviteti i ngasjes për këtë ditë

DATA: 29.08.2021

- Raporti i fletës së tahografit për datën 29.08.2021, sikurse shihet nga regjistrimi i aktiviteteve në fletë të tahografit në figurën 7.37, shoferi e ka zhvilluar ngasjen në tri turne në relacionin Rajakovo-Shtutgart (figurën 7.38).
-

Relacioni:	**Rajakovo – Shtutgart**

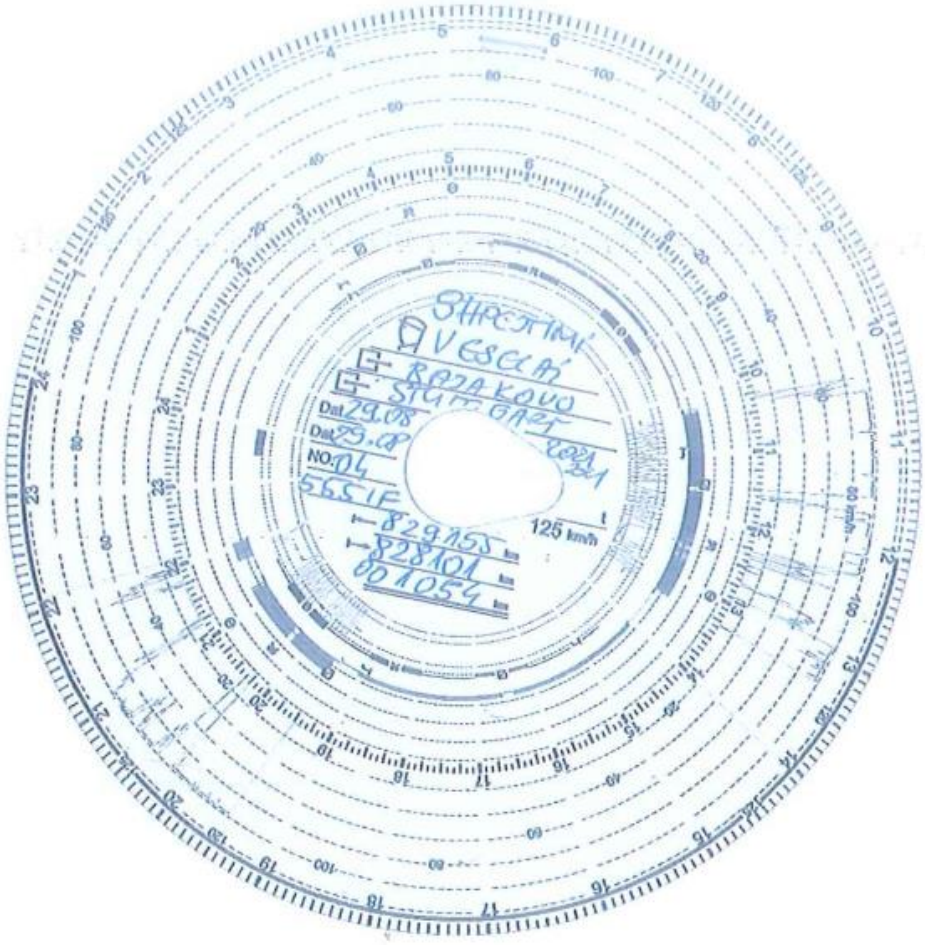
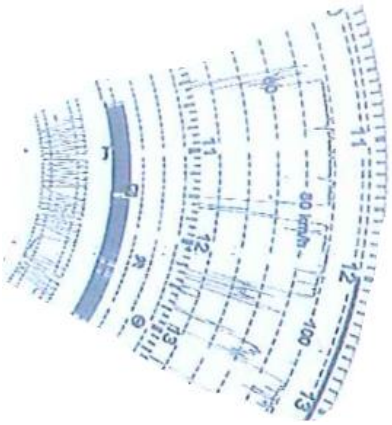


Fig 7.37 Fleta e tahografit për 29.08.2021



Turni i parë i ngasjes Turni i dytë i ngasjes

Turni i tretë i ngasjes

Fig 7.38 Turnet e ngasjes së shoferit

- INTERVALET KOHORE TË UDHËTIMIT NGA ANA E SHOFERIT

Intervalet kohore të udhëtimit nga ana e shoferit për fletën e tahografit për datën 29.08.2021 janë:

- Turni i parë: 10:15 – 13:15 (3 orë ngasje)
- Turni i dytë: 19:30 – 21:15 (1 orë e 45 minuta ngasje)
- Turni i tretë: 21:45 – 22:05 (20 minuta ngasje)

- DISTANCA E PËRSHKUAR NGA SHOFERI PËRGJATË TURNEVE

Distancat e përshkuara (kaluara) të udhëtimit nga ana e shoferit për fletën e tahografit për datën 29.08.2021 janë:

- Turni i parë: 225[km]
- Turni i dytë: 150[km]
- Turni i tretë: 8.5[km]

Tabela 7.5. Leximi dhe përshkrimi i aktiviteteve nga fleta e tahografit për datën 29.08.2021

10:15-13:15	13:15-19:30	19:30-21:15
Intervali kohor i ngasjes (3 orë)	Intervali kohor i pushimit (6 orë e 15 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (1 orë e 45 minuta)
21:15-21:45	21:45-22:05	22:05-00:00
Intervali kohor i pushimit (30 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (20 minuta)	Intervali kohor i pushimit (1 orë e 55 minuta)

3[h]	6[h] 15[min]	1[h] 45[min]	30[min]	20[min]	1[h] 55[min]

Fig 7.39 Paraqitja grafike e tabelës 7.5

DATAT: 29.08.2021 – 30.08.2021

Pushim – shoferi nuk ka realizuar aktivitetin e ngasjes përgjatë kësaj dite. Për këtë e posedon dëshminë nga Hoteli në Gjermani.

B&B Hotel Stuttgart-Vaihingen
Schockenriedstraße 33, 70565 Stuttgart, Deutschland
0711 / 22095 0
stuttgart-vaihingen@hotelbb.com

RECHNUNG / INVOICE

VESELAI SHPEITIM
DE

Original
Rechnungsnr: 21-0033/5404
Datum: 29/08/2021

DETAILS:
Reservierungsnr: 1942860202
Zimmernummer: 524
Gäste: VESELAI SHPEITIM
Aufenthalt: 29.08.2021 - 30.08.2021

Datum	Anzahl	Einzelpreis	Beschreibung	Rabatt	MwSt.	Betrag
29.08.2021	1	85.00	Hotelaufenthalt - Zimmer: 524	0.00	7.00%	85,00
				Total		85,00 €

MwSt-Satz	Netto EUR	MwSt EUR	Total EUR
7%	79,44 €	5,56 €	85,00 €

ZAHLUNG:

Datum	Zahlung	Betrag	Detail
29.08.2021	EC-Karte	85,00 €	

Fig 7.40 Dëshmia e pushimit të shoferit për këtë ditë

DATAT: 30.08.2021 – 31.08.2021

- Raporti i fletës së tahografit për datat 30.08.2021-31.08.2021. Ngasja është zhvilluar në relacionin Shtutgart-Kranjevo edhe atë në pesë turne.

Relacioni:	**Shtutgart – Kranjevo**

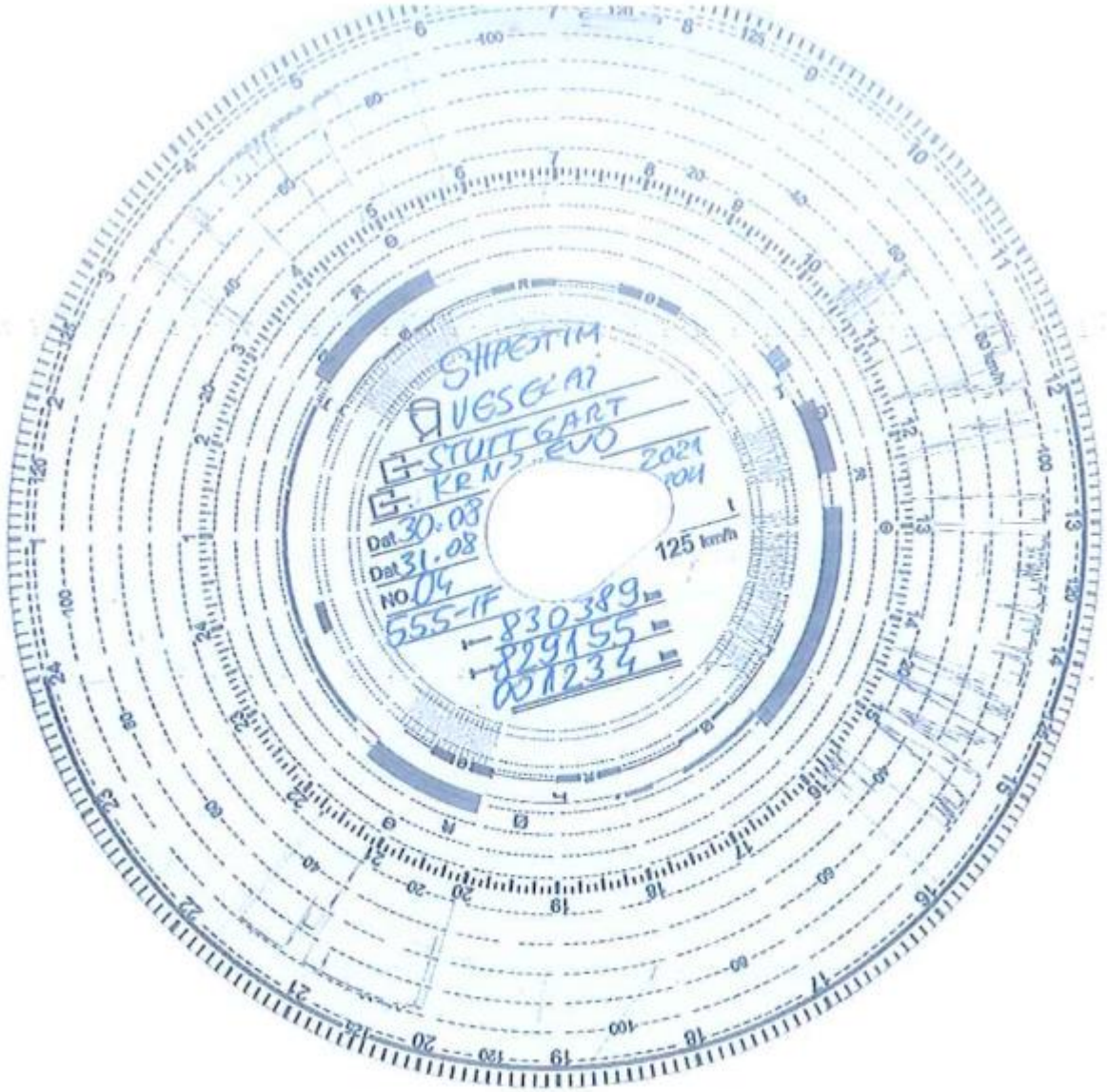
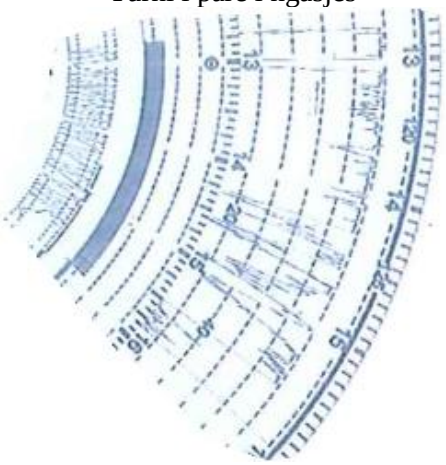


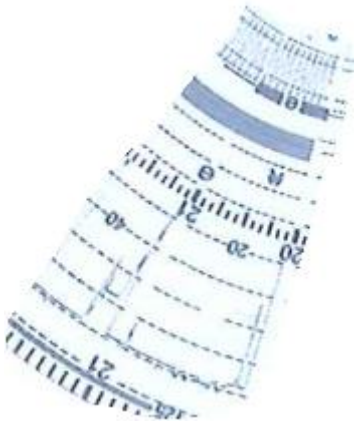
Fig 7.41 Fleta e tahografit për 30.08.2021 dhe 31.08.2021

Turni i parë i ngasjes

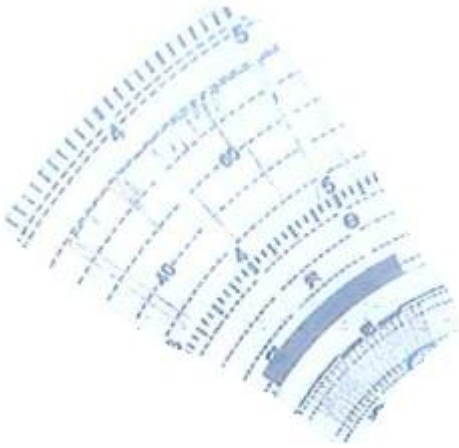
Turni i dytë i ngasjes



Turni i tretë i ngasjes



Turni i katërt i ngasjes



Turni i pestë i ngasjes

Fig 7.42 Turnet e ngasjes së shoferit

- INTERVALET KOHORE TË UDHËTIMIT NGA ANA E SHOFERIT

Intervalet kohore të udhëtimit nga ana e shoferit për fletën e tahografit për datat 30.08.2021-31.08.2021 janë:

- Turni i parë: 10:25 – 10:40 (15 minuta ngasje)
- Turni i dytë: 11:15 – 12:15 (1 orë ngasje)
- Turni i tretë: 12:45 – 15:50 (3 orë e 5 minuta ngasje)
- Turni i katërt: 20:00 – 21:45 (1 orë e 45 minuta ngasje)
- Turni i pestë: 03:10 – 05:15 (2 orë e 5 minuta ngasje)

- DISTANCA E PËRSHKUAR NGA SHOFERI PËRGJATË TURNEVE

Distancat e përshkuara (kaluara) të udhëtimit nga ana e shoferit për fletën e tahografit për datat 30.08.2021-31.08.2021 janë:

- Turni i parë: 9[km]
- Turni i dytë: 75[km]
- Turni i tretë: 220[km]
- Turni i katërt: 145[km]
- Turni i pestë: 95[km]

Tabela 7.6. Leximi dhe përshkrimi i aktiviteteve nga fleta e tahografit për datat 30.08.2021-31.08.2021

10:25-10:40	10:40-11:15	11:15-12:15
Intervali kohor i ngasjes (15 minuta)	Intervali kohor i pushimit (35 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (1 orë)
12:15-12:45	12:45-15:50	15:50-20:00
Intervali kohor i pushimit (30 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (3 orë e 5 minuta)	Intervali kohor i pushimit (4 orë e 10 minuta)
20:00-21:45	21:45-03:10	03:10-05:15
Intervali kohor i ngasjes (1 orë e 45 minuta)	Intervali kohor i pushimit (5 orë e 25 minuta)	Intervali kohor i ngasjes (2 orë e 5 minuta)

15[min]	35[min]	1[h]	30[min]	3[h] 5[min]	4[h] 10[min]	1[h] 45[min]	5[h] 25[min]	2[h] 5[min]

Fig 7.43 Paraqitja grafike e tabelës 7.6

7.4 Përmbledhja e aktiviteteve të shoferit për muajin Gusht 2021

Për të pasur një pasqyrë më të qartë të aktiviteteve të zhvilluara nga shoferi përgjatë muajit Gusht, të gjitha shënimet nga fletat e tahografit dhe dëshmitë e pushimeve jashtë mjetit transportues janë prezentuar në mënyrë më të përmbledhur në figurat 44 deri 49.

5[h] 25[min]	3[h] 25[min]	4[h] 25[min]	3[h] 50[min]	6[h] 55[min]

Fig 44. Paraqitja grafike e tabelës 7.1, datë: 05.08.2021

4[h] 30[min]	6[h] 40[min]	1[h]	1[h]	2[h] 25[min]

Fig 45. Paraqitja grafike e tabelës 7.2, datat: 07.08.2021 – 08.08.2021

5[h] 35[min]	2[h] 15[min]	25[min]	2[h] 25[min]	5[h] 10[min]	1[h] 50[min]	20[min]	50[min]	5[h] 10[min]

Fig 46. Paraqitja grafike e tabelës 7.3, datë: 23.08.2021

1[h] 5[min]	30[min]	1[h] 50[min]	20[min]	1[h]	5[h] 30[min]	3[h] 20[min]	4[h] 55[min]	1[h] 45[min]

Fig 47. Paraqitja grafike e tabelës 7.4, datat: 25.08.2021 – 26.08.2021

3[h]	6[h] 15[min]	1[h] 45[min]	30[min]	20[min]	1[h] 55[min]

Fig 48. Paraqitja grafike e tabelës 7.5, datë: 29.08.2021

15[min]	35[min]	1[h]	30[min]	3[h] 5[min]	4[h] 10[min]	1[h] 45[min]	5[h] 25[min]	2[h] 5[min]

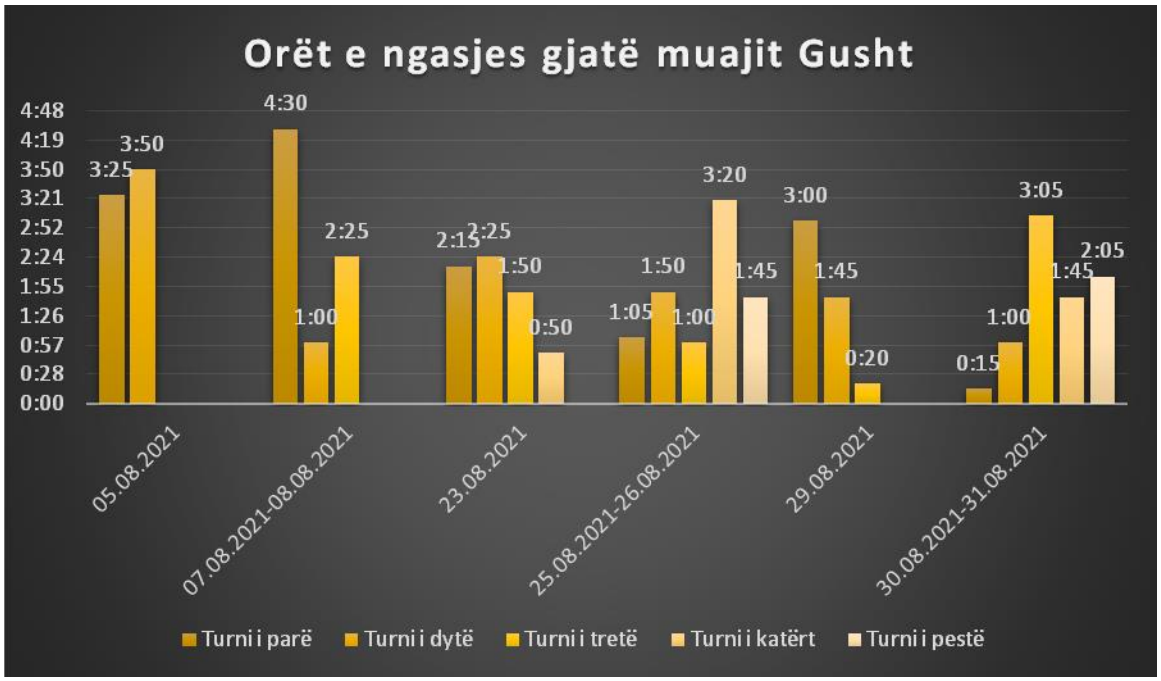
Fig 49. Paraqitja grafike e tabelës 7.6, datat: 30.08.2021 – 31.08.2021

7.5 Analiza e aktiviteteve të shoferit të realizuara përgjatë muajit Gusht 2021

Me qëllim të analizës së realizimit të aktiviteteve të shoferit (orët e ngasjes) që i së realizuar gjatë muajit Gusht 2021, janë shfrytëzuar të gjitha shënimet nga fletët e regjistrimit të tahografit të cilat i ka shfrytëzuar shoferi gjatë realizmit të ngasjes (orëve të punës).

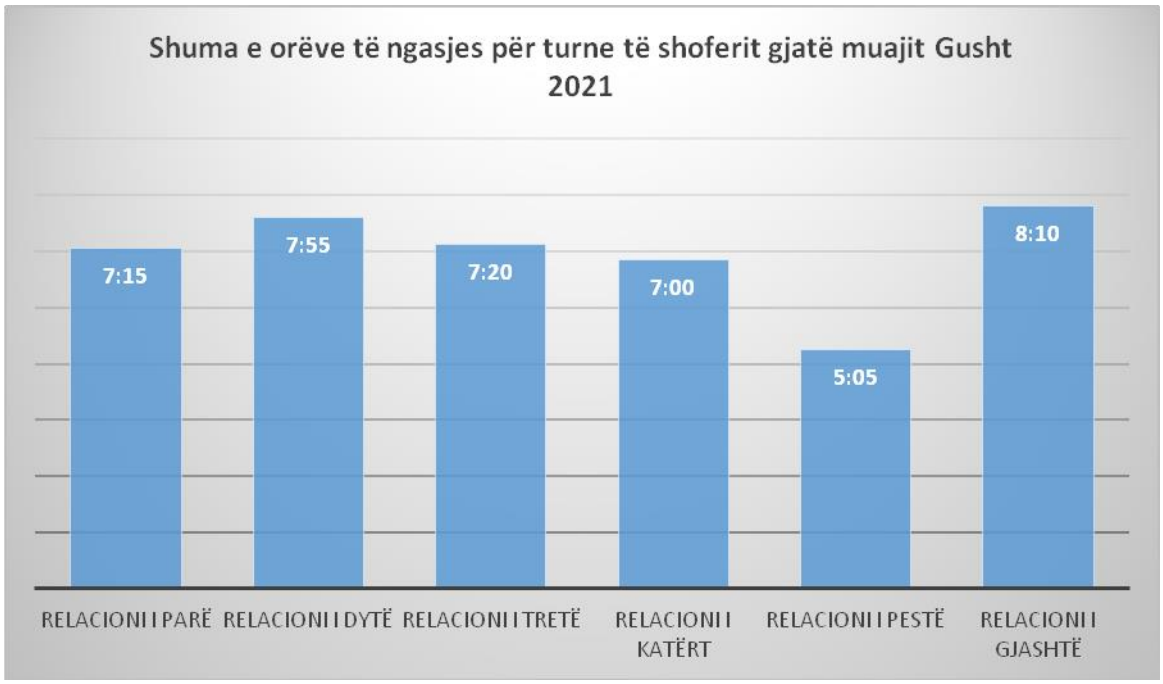
Për të pasë një mundësi më të lehtë të analizës pervec përshkrimit në formë tabelore të këtyre shënimeve e kemi shfrytëzuar edhe formën grafike (Grafiku 1).

Në grafikun në vijim, orët e ngasjes për shoferin në fjalë janë prezentuar në detaje sipas datave dhe turneve të realizuara sipas relacioneve të caktuara.



Grafiku 1. Orët e ngasjes së shoferit gjatë muajit Gusht të vitit 2021

Kurse në grafikun 2, janë prezentuar shënimet lidhur me shumën e e orëve të ngasjes për turne sipas relacioneve të realizuara nga ana e shoferit gjatë muajit Gusht të vitit 2021.



Grafiku 2. Shuma e orëve të ngasjes për turne të shoferit gjatë muajit Gusht të vitit 2021

Nga grafikët 1 dhe 2 mund të nxjerrim këto konkludime:

- Ngasësi në relacionin e parë ka ngasur automjetin 7 orë e 15 minuta të ndara në dy turne
- Ngasësi në relacionin e dytë ka ngasur automjetin 7 orë e 55 minuta të ndara në tre turne
- Ngasësi në relacionin e tretë ka ngasur automjetin 7 orë e 20 minuta të ndara në katër turne
- Ngasësi në relacionin e katërt ka ngasur automjetin 7 orë të ndara në pesë turne
- Ngasësi në relacionin e pestë ka ngasur automjetin 5 orë e 5 minuta të ndara në tre turne
- Ngasësi në relacionin e gjashtë ka ngasur automjetin 8 orë e 10 minuta të ndara në pesë turne

Tabela 7.7. Shumat e orëve të ngasjes përgjatë muajit Gusht 2021

Muaji	**Java #i (datat)**	**Orët e ngasjes**
Gusht	Java #1 (01.08.2021)	0
Gusht	Java #2 (02.08.2021 – 08.08.2021)	15 orë e 10 minuta
Gusht	Java #3 (09.08.2021 – 15.08.2021)	0
Gusht	Java #4 (16.08.2021 – 22.08.2021)	0
Gusht	Java #5 (23.08.2021 – 29.08.2021)	19 orë e 25 minuta
Gusht	Java #6 (30.08.2021 – 31.08.2021)	8 orë e 10 minuta
	∑	42 orë e 45 minuta

Analizën e orëve të ngasjes dhe konkludimet profesionale do ti bëjmë duke u bazuar në nenet e ligjit LTRr Nr. 04/L-179 të Kosovës dhe marrëveshjes ndërkombëtare AETR sa i përket orëve të ngasjes përgjatë një dite, një jave, dy jave, tre jave dhe një muaji dhe konkludime të tjera sa i përket shfrytëzimit të tahografit dhe simboleve të tij që shërbehen nga ana e shoferëve.

Duke marrë parasysh analizën e orëve të ngasjes mund të japim konkludimet vijuese, siç janë:

- Shoferi në asnjë turn në të gjitha relacionet nuk ka ngasur 4 orë e 30 minuta pa u ndalur fare (duke u bazuar në të dhënat e lexuara nga fletat e tahografit),
- Duke u bazuar në të dhënat e nxjerra nga komenti i grafikut 2 mund të konkludojmë se shoferi çdoherë e ka respektuar pikën 1 të nenit 56 (Kohët e ngasjes) të Ligjit LTRr Nr.04/L-179 duke mos i kaluar asnjëherë 9 orë ngasje përgjatë një dite të vetme dhe maksimumin prej 10 orësh ngasje për një ditë,
- Duke u bazuar në tabelën 7.7 mund të konkludojmë se shoferi e ka respektuar kohëzgjatjen e ngasjes javore e cila nuk duhet të kaloj pesëdhjetë e gjashtë (56) orë

ngasje dhe asaj dy javore që nuk duhet të tejkaloj 90 orë nga cilido kombinim (java 1 + java 2, java 2 + java 3, java 3 + java 4, java 4 + java 5, java 5 + java 6)

Poashtu gjatë analizës së këtyre shënimeve lidhur me zhvillimin e aktiviteteve të realizuara nga ana e shoferit përmes tahografit analog kemi gjetur edhe të metat sikurse është mos regjistrimi i aktiviteteve tjera përveç kohës së ngasjes dhe pushimit sikurse janë të përshkruara sipas dispozitave ligjore të Ligjit LTRrugor 04/L-179 dhe marrëveshjes AETR.

Lëshime nga ana e shoferit ka qenë sepse nga të dhënat e nxjerra nga fletat e tahografit shoferi ka përdorur vetëm simbolet ⊘ (simboli i ngasjes) dhe ⊢ (simboli i ndërprerjes ose pushimit) por a'i në asnjë rast nuk i ka përdorur simbolet ⚒ (simboli i punëve të tjera: pra të gjitha aktivitetet e tjera aktive jashtë ngasjes(vozitjes), si ngarkimi dhe shkarkimi i ngarkesave që ndodhen në automjet, riparimi, larja, etj.) dhe ◪ (simboli i disponueshmërisë: vendoset kur është gati për punë ose kohë pritjeje, aktivitet pasiv si pritje për ngarkim dhe shkarkim, udhëtim si pasagjer (gjithashtu në kabinën e gjumit).

Kapitulli

8

PËRFUNDIMI

Roli dhe rëndësia e regjistrimit të të dhënave për orarin e punës së shoferëve dhe punëtorëve mobil ishte njohur tashmë në një fazë të hershme të zhvillimit të transportit të motorizuar, gjë që çoi në operacione dukshëm më të mira të kompanive të transportit dhe rritje të sigurisë së trafikut rrugor. Pajisjet tahograf janë pajisje të përcaktuara me ligj që gjenden në çdo mjet transporti rrugor të mallrave dhe udhëtarëve me rolin kryesor të kontrollit të shoferit (drejtuesit) dhe rritjen e sigurisë rrugore.

Është shumë e rëndësishme të monitorohet puna e shoferëve profesionistë gjatë ngasjes (drejtimit) të mjeteve motorike në transportin rrugor të udhëtarëve dhe mallrave, para së gjithash për shkak të sigurisë së të gjithë pjesëmarrësve në sistemin e transportit rrugor.

Është fare e sigurt se gjatë ngasjes në mënyrë të vazhdueshëm të mjetit motorik transportues, tek drejtuesit e mjeteve dhe punëtorët mobil shfaqet lodhje dhe dekoncentrim, gjë që mund të ketë pasoja të rënda për sigurinë e të gjithë pjesëmarrësve në sistemin e transportit.

Lidhja e drejtpërdrejtë midis sigurisë dhe aftësisë së shoferëve (drejtuesve) të mjeteve për të kryer në mënyrë efikase dhe të sigurt aktivitete të caktuara (ngasje) inkurajoi ligjvënësit, operatorët transportues dhe punonjësit e tyre të kufizojnë kohëzgjatjen maksimale të lejuar të vozitjes pa ndalur dhe pa bërë pushime, duke rregulluar gjithashtu periudhat e detyrueshme ditore dhe javore të pushimit. si pushime të detyrueshme për drejtuesit e mjeteve, të gjitha me qëllim të përmirësimit të sigurisë në trafikun rrugor, si dhe parandalimin e shtrembërimit të konkurrencës në treg.

Rregullimi ligjor i vlefshëm në Republikën e Kosovës është përcaktuar sipas Ligjit për transportin rrugor (LTRr) 04/L-179 dhe dispozitave nga vendet nënshkruese të marrëveshjes AETR.

Legjislacioni në fushën e kushteve sociale të transportit rrugor mbron drejtuesit e mjeteve dhe punëtorët mobil në transportin rrugor, duke vendosur qartë rregulla për marrëdhëniet e duhura dhe javën maksimale të punës, përmirëson sigurinë e trafikut rrugor dhe parandalon shtrembërimin e konkurrencës në treg.

Për sigurinë në trafikun rrugor, është veçanërisht e rëndësishme që shoferët (drejtuesit) t'i përmbahen kohëve të përcaktuara ditore dhe javore të pushimit, si dhe kufizimeve në kohën e ngasjes (vozitjes). Shoferët që drejtojnë kamionë dhe autobusë dhe nuk respektojnë dispozitat e Ligjit për orarin e punës, pushimet e detyrueshme për punëtorët mobil dhe pajisjet e regjistrimit në trafikun rrugor janë një rrezik dukshëm më i madh në komunikacion se pjesëmarrësit e tjerë dhe rrezikojnë ndjeshëm sigurinë e trafikut rrugor. Për të mundësuar kontrollin e kushteve të përcaktuara, është detyrim i të gjitha operatorëve të transportit që të mbajnë shënime të përcaktuara për punëtorët që hyjnë në kategorinë e punëtorëve mobil me kontratë ose si punonjës të përhershëm. Legjislacioni kryesor që detyron operatorët transportues të mbajnë shënime për aktivitetet e punës është LTRr Nr. 04/L-179.

Është e qartë se pa informacion të mirëfillt për aktivitetet e kryera, nuk është e mundur të mbahen me saktësi shënimet e tilla dhe parakusht themelor për këtë është funksionimi korrekt i tahografit. Kontributi i regjistrimeve të fletave të tahografit lidhur me punën e shoferit nuk reflektohet vetëm në monitorimin e punës së tij, respektimin e rregulloreve ligjore lidhur me orarin e punës, pushimet e detyrueshme gjatë ditës së punës, por edhe në mundësi të konsiderueshme për parandalimin e aksidenteve të trafikut rrugor.

Të dhënat tahografike të mbledhura dhe të analizuara siç duhet mund të kontribuojnë në përmirësimin e menaxhimit të flotës, planifikimit dhe menaxhimit të burimeve, të rrisin efikasitetin e punës dhe të kontribuojnë në imazhin ekonomik të operatorit transportues ‘ERLINES”-sh.p.k. Të dhënat nga tahografi mund të menaxhohen lehtësisht dhe në mënyrë cilësore, të planifikojnë dhe organizojnë orët e punës të punëtorëve mobil, të optimizojnë konsumin e karburantit dhe sigurisht të përmirësojnë aspektin e sigurisë në trafik dhe të kontribuojnë në ekologjinë e trafikut.

Si propozim për përmirësimin e sistemit të monitorimit, analizimit dhe menaxhimit të kohës së punës së shoferëve dhe punëtorëve mobil, propozojmë që operatori transportues të shkoj sa më parë drejt dixhitalizimit të automjeteve në kuadër të autoparkut, pra futjen në përdorim të tahografëve dixhital.

Përparësitë e futjes së teknologjive të reja për monitorimin e të dhënave nga tahografët dixhitalë në kohë reale dhe një mënyrë e re e marrjes së të dhënave në autoparkun e operatorit transportues "ERLINES" sh.p.k synojnë akses më të lehtë dhe më të shpejtë në të dhënat mbi aktivitetet e shoferit, duke rritur sigurinë dhe cilësinë e trafikut, më shumë mbrojtjen e shoferëve dhe punëtorëve mobil.

Teknologjitë dixhitale dhe aplikimi i tyre në trafikun rrugor kanë potencial të madh për të parandaluar aktivitetet e padëshiruara dhe të rrezikshme. Teknologjitë dixhitale ndihmojnë në reduktimin e gabimit njerëzor, i cili është deri tani shkaku më i madh i aksidenteve në trafik. Shkëmbimi i të dhënave ndërmjet subjekteve të ndryshme në sistemin e transportit do të thotë që ofertës dhe kërkesës mund t'i përgjigjet në kohë reale, duke çuar në përdorim më efikas të burimeve. Përdorimi i tahografëve të lidhur me një sistem global navigimi satelitor është një mënyrë e përshtatshme dhe me kosto efektive për të regjistruar automatikisht pozicionin e automjeteve në vende të caktuara gjatë orarit të punës ditore, duke lehtësuar kështu punën e organeve të kontrollit. Tahografët inteligjentë me siguri do të kenë ndërfaqe të standardizuara për të siguruar ndërveprimin e tyre me aplikacionet SIT (Sistemet Inteligjente të Transportit).

Një përgjegjësi të madhe kanë edhe organizatorët e transportit, respektivisht operatoret e transportit, të cilët duke kontrolluar të dhënat e tahografit dhe duke monitoruar rregullisht punën e shoferëve, mund ta organizojnë punën e shoferëve në atë mënyrë që të respektohen dispozitat ligjore dhe në këtë mënyrë të kontribuojnë në rritjen e sigurisë në trafik.

LITERATURA:

[1] Davor Bandov, Analiza Radnog Vremena Mobilnih Radnika Podružnice Zagrebparking u Funkciji Sigurnosti, Diplomski Rad, Zagreb 2018.

[2] Ligji Nr. 05/L-088 Për Rregullat e Trafikut Rrugor (shkurtesa LRrTRr),

[3] Vlerësim i konformitetit – Kërkesat për funksionimin e llojeve të ndryshme të organizmave që kryejnë inspektim (ISO/IEC 17020:2018),

[4] Ligji Nr.04/L-179 Për Transportin Rrugor,

[5] Marrëveshja Europiane "Për Punën E Ekuipazheve Të Mjeteve Të Përfshira Në Transportin Ndërkombëtar Rrugor (AETR),

[6] Regulation (EU) No 165/2014 of the European Parliament and of the Council of 4 February 2014 on tachographs in road transport, repealing Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport and amending Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport Text with EEA relevance,

[7] Udhëzim Administrativ (Mi) Nr.01/2018 Për Kontrollimin Teknik Të Automjetve,

[8] Udhëzimi Administrativ(Mti) Nr. 12/2020 Për Kërkesat Tekniko –Metrologjike Për Emërimin E Trupave Për Vlerësim Të Konformitetit Për Fushat E Aplikueshme Të Metrologjisë Ligjore.

[9] Directive 2002/15/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2002 on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities,

[10] Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport,

[11] Directive 2002/85/EC of the European Parliament and of the Council of 5 November 2002 amending Council Directive 92/6/EEC on the installation and use of speed limitation devices for certain categories of motor vehicles in the Community.

[12] Council Directive 92/24/EEC of 31 March 1992 relating to speed limitation devices or similar speed limitation on- board systems of certain categories of motor vehicles,

[13] Continental Automotive GmbH, "Operating Instructions EEC Compact Tachograph KTCO 1318-24, -25, -26, -27," Continental Automotive GmbH, Villingen-Schwenningen, 2009

[14] Norbit ITS AS, "Implications of the introduction of the smart tachograph in Europe," in Road user charging conference, Brussels, Belgium, 2019.

[15] VDO, Artist, Tachograph photos and illustrations. [Art]. Continental Automotive GmbH.

[16] VDO Kienzle Vertrieb und Service GmbH, “Technical Product Manual EC Tachographs/ Non EC Tachographs 1308 ... 1324,” Villingen-Schwenningen, 1999

[17] Intellic GmbH, “Workshop Manual Digital Tachograph EFAS-4.8,” Hausmannstätten, 2017.

[18] Continental Automotive GmbH, “VDO Initial training DTCO 4.0: Smart Tachograph according to Annex IC from VO (EU) 2016/799,” 2019

[19] https://www.tahografi-cuderman.si/izbira-tahografskega-listica

[20] Peulić, V.,Vučetić D., Vuković V., Savremeni profesionalni vozač, 2009.

[21] Continental, «Manual de Producto: MP-001 Tacógrafo analógico,» 2012

[22] Siemens VDO Trading GmbH, “Technical Product Manual: MTCO EC/ NEC and TSU. Installation/ Fitting/ Checking,” 2002

[23] Commission Regulation (EU) No 1266/2009 of 16 December 2009 adapting for the tenth time to technical progress Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport (Text with EEA relevance)

[24] Digitalni tahograf AKD, https://www.akd.hr/hr/proizvodi-i-rjesenja/rjesenja/sustav-digitalnog-tahografa

[25] Rajsman, M., Rođak, A.: Značenje tahografa u radu inspekcije cestovnog prometa i prevenciji prometnih nesreća, Sigurnost 57 (1) 41 - 47 (2015)

[26] Regulation No 89 of the Economic Commission for Europe of the United Nations (UN/ECE) — Uniform prescriptions for approval of: I. Vehicles with regard to limitation of their maximum speed or their adjustable speed limitation function; II. Vehicles with regard to the installation of a speed limitation device (SLD) or adjustable speed limitation device (ASLD) of an approved type; III. Speed limitation device (SLD) and adjustable speed limitation device (ASLD)

[27] Udhëzimi Administrativ (MI) Nr. 06/2015 Për Lëshimin e Lejeve për Kryerjen e Transportit të Rregullt Ndërkombëtar rrugor të Udhëtarëve Qasje dhe Kalim Transit nëpër Territorin e Kosovës,

[28] Ligji Nr. 06/L-016 Për Shoqëritë Tregtare,

[29] Udhëzimi Administrativ (MI) Nr. 07/2015 Për Licencimin e Operatorëve të Transportit Rrugor të Udhëtarëve me Autobus,

[30] Udhëzimi Administrativ Nr.04-2015 Për Ndryshimin dhe Plotësimin e Udhëzimit Administrativ Nr.10-2013 Për Trajnimin dhe Dhënien e Provimit Për Menaxher dhe Shofer të Transportit Publik Rrugor të Udhëtarëve dhe Mallrave,

[31] Ligji Nr. 05/L-132 Për Automjete,

[32] Ligji Nr. 04/L-018 Për Sigurimin E Detyrueshëm Nga Autopërgjegjësia

[33] Udhëzim Administrativ (Mi) Nr.01/2018 Për Kontrollimin Teknik Të Automjetve,

[34] Ligji Nr. 06/L-037 Për Metrologji

[35] Udhëzimi Administrativ(Mti) Nr. 12/2020 Për Kërkesat Tekniko –Metrologjike Për Emërimin E Trupave Për Vlerësim Të Konformitetit Për Fushat E Aplikueshme Të Metrologjisë Ligjore

[36] Udhëzim Administrativ (Mpb) Nr. 03/2018 Për Përcaktimin E Formës Dhe Përmbajtjes Së Patentë Shoferit Të Republikës Së Kosovës

[37] Udhëzim Administrativ (Mpb) Nr.08/2020 Për Përcaktimin E Formës, Përmbajtjes Dhe Procedurës Së Lëshimit Të Patentë Shoferit Ndërkombëtar Në Republikën E Kosovës

[38] Ligji 05/L-015 Pwr Letwrnjoftimin

[39] Ligji nr. 03/l-212 i punës - Gazeta Zyrtare

[40]Udhwzim Administrativ (Shendetesi) Nr. 04/2013 Certifikatat Shendetesore,Ministria E Shendetesise,Republika E Kosoves.

[41] Commission Decision of 14 December 2009 amending Decision 2007/230/EC on a form concerning social legislation relating to road transport activities (notified under document C(2009) 9895) (Text with EEA relevance)

[42] Tahograf d.o.o. Sv. Nedjelja katalozi, brošure i drugi ustupljeni radni materijali,

[43] Mikac, M.: Algoritmi primjenjivi u postupku očitavanja radnih aktivnosti s tahografskih listića, Tehnički glasnik vol. 6, 2012, str. 78-89,

UNIVERSITETI I PRISHTINËS
"HASAN PRISHTINA"
UNIVERSITY OF PRISHTINA

FAKULTETI_____

Nr. Prot.: _____

Datë: ____/____/_____

DEKLARATË E STUDENTIT PËR PUNË ORIGJINALE

Me anë të kësaj deklarate, unë Bastri Sallahu me ID 180808200026, me përgjegjësi, deklaroj se ky punim nuk është prezantuar për vlerësim apo botuar më parë, pjesërisht apo në tërësi, pranë këtij apo ndonjë institucioni tjetër. Më tej, deklaroj se:

a) punimi i paraqitur këtu është origjinal dhe është punuar në tërësi nga unë

b) punimi nuk është marrë nga studentë të tjerë apo nga punime të tjera në Universitetin e Prishtinës 'Hasan Prishtina' ose nga ndonjë universitet tjetër;

c) punimi nuk është kopje e ndonjë punimi të marrë në internet apo në bibliotekë;

ç) punimi nuk përmban modifikim të dhënash, duke i paraqitur ato si kontribut origjinal;

d) punimi i respekton të gjitha kërkesat për të drejtat e autorit, duke i saktësuar dhe cituar të gjitha kontributet nga burime të tjera.

Ky punim i diplomës vlen për nivelin e studimeve master dhe e mban titullin:

"Analiza e kohës së punës, pushimit të personelit që kryejnë transport rrugor ndërkombëtar përmes pajisjeve regjistruese të tahografit në funksion të organizimit të procesit teknologjik të transportit të udhëtarëve në një ndërrmarrje transportuese".

Dëshmoj se jam vënë në dijeni që vërtetimi ndryshe i atyre që u thanë më sipër do të rezultojë me tërheqjen e titullit të fituar bazuar në këtë punim.

Prishtinë, më __/__/2023 Studenti/ja - nënshkrimi

_____