

**VENDIM**  
**Nr. 463, datë 18.7.2012**

**PËR NJË SHITESË NË VENDIMIN NR. 1351, DATË 3.10.2008 TË KËSHILLIT TË**  
**MINISTRAVE “PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR KËRKESAT TEKNIKE**  
**METROLOGJIKE TË INSTRUMENTEVE MATËSE LIGJËRISHT TË KONTROLLUARA”**

Në mbështetje të neneve 100 dhe 119 të Kushtetutës dhe të pikës 3 të nenit 18 të ligjit nr. 9875, datë 14.2.2008 “Për metrologjinë”, me propozimin e Zëvendëskryeministrit dhe Ministër i Ekonomisë, Tregtisë dhe Energjetikës, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

Pas pjesës X të rregullores së miratuar me vendimin nr. 1351, datë 3.10.2008 të Këshillit të Ministrave, shtohen pjesët XI “Radarët e matjes së shpejtësisë” dhe XII “Analizuesit e pranisë së alkoolit në frymënxjerrjen e drejtuesve të automjeteve (analizuesit e alkoolit)”, sipas tekstit bashkëlidhur këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI  
**Sali Berisha**

PJESA XI. RADARËT E MATJES SË SHPEJTËSISË

Përkufizime dhe përcaktime

Kërkesat teknike-metrologjike, të renditura në vijim, zbatohen për radarët e matjes së shpejtësisë së automjeteve nga policia. Radari i matjes së shpejtësisë është projektuar për të kontrolluar shpejtësinë e automjeteve nëpërmjet riprodhimit (rivendosjes) së efektit Doppler.

Kërkesa teknike-metrologjike

1.1 Konstruktimi i radarëve të shpejtësisë siguron individualizimin e automjetit, shpejtësia e të cilit është matur, duke përfshirë dhe lëvizjen në të njëjtën kohë të dy ose tri automjeteve, kur ato janë duke kaluar ose kur radari i shpejtësisë është i montuar në një automjet që lëviz.

1.2 Nëse radari i shpejtësisë nuk është i përshtatshëm për plotësimin e kësaj kërkesë, ai duhet të bëjë të pavlefshëm rezultatet e vetë matjeve të tij kur dy automjetet kalojnë njëkohësisht nëpër tufën e rrezatimit, me shpejtësi të ndryshme.

2. Radari i shpejtësisë të ketë një pajisje lexuese që lexon këndin kur automjeti kalon nëpër tufën e rrezatimit (këndi i incidencës), përveç se në rastet kur është menduar të punojë praktikisht me tufë rrezatimi paralel me drejtimin e lëvizjes së trafikut (këndi i incidencës jo më i madh se  $10^0$ ).

3. Ndërtimi i radarit të shpejtësisë që punon pa një pajisje regjistruese do të sigurojë leximin e rezultateve të matjes nga dy operatorë njëkohësisht.

4. Pjesët e radarit të shpejtësisë, që janë të ekspozuara ndaj ndikimeve të jashtme, duhet të jenë të mbrojtura nga pluhuri dhe uji, pasi të gjitha pajisjet të jenë fiksuar.

5. Radarët e shpejtësisë do të përjashtojnë automatikisht rezultatet jo korrekte si pasojë e ndikimeve dhe shqetësimeve të jashtme, si edhe nga furnizimi me energji nga jashtë, ndryshe nga kufijtë e përshkruar nga prodhuesi.

6.1 Udhëzimet (programet) dhe të dhënat e ruajtura do të kontrollohen të paktën një herë për çdo fikje të radarit të shpejtësisë me metoda që sigurojnë tërësinë e tyre.

6.2 Çdo mospërputhje do të bllokojë matjet e mëtejshme.

7. Për radarët e shpejtësisë, regjistrimet e rezultateve të matjeve do të përfshijnë:

7.1 datën dhe kohën e matjes;

7.2 shpejtësinë e matur dhe drejtimin e lëvizjes së automjetit.

8.1 Për radarët e shpejtësisë së përcaktuar për përdorim në kushtet kur operatori nuk është i aftë të

kontrollojë operimin e tyre në një mënyrë të kënaqshme, duhet që prodhuesi të sigurojë që rezultatet të jenë brenda kufijve të lejueshëm të specifikuar.

8.2 Prodhuesi të paraqesë informacion për matjet e kryera në përputhje me kërkesat e referuara në paragrafin 8.1, në udhëzimet operationale që shoqërojnë radarin e shpejtësisë.

8.3 Gjatë matjeve merren në konsideratë jo vetëm pasiguria e matjes, por edhe defektet e veçuara (teke).

8.4 Niveli i besueshmërisë gjatë përdorimit të metodës statistikore të jetë të paktën 99.8%.

9.1 Mbishkrimet e paheqshme që vijnë shënohen në radarin e shpejtësisë ose në secilën pajisje të veçantë të përfshirë në të.

9.1 Emrin e prodhuesit.

9.2 Tipin dhe numrin e identifikimit të radarit të shpejtësisë.

9.3 Tipi korrespondues ose numri i identifikimit do të fiksohet në çdo pajisje që mund të inkorporohet.

9.4 Çdo radar i shpejtësisë shoqërohet me manualin udhëzues të përdorimit, që përfshin:

a) përshkrimin e operimit të pajisjes;

b) shpjegimin e skemave operuese të përgjithshme;

c) specifikimet e kushteve operuese normale;

d) mënyrat e operimit;

e) informimin për burimet kryesore të gabimeve;

f) rishikimin e faktorëve ndikues që mund të sjellin ndikime në matje dhe gabimet që ato mund të shkaktojnë;

g) për radarët e shpejtësisë që parashikohen për përdorim pa një operator, informacionet në lidhje me nivelin e besueshmërisë së rezultateve të jenë brenda kufijve të lejuar të specifikuar (pika 8.4).

10.1 Markimet që certifikojnë rezultatet e kontrollit metrologjik fiksohen në një vend të dukshëm në karkasën e radarit të shpejtësisë.

10.2 Në rastet kur radari i shpejtësisë është përbërë nga pajisje të veçanta shenjat fiksohen në secilën prej tyre.

11.1 Gabimi maksimal i lejueshëm (GML) kur kontrollojmë shpejtësinë me një sinjal të simuluar Doppler është:

a) për verifikimin fillestar (për miratim tipi) gabimi mesatar i gjithë rezultateve të matjeve të jetë brenda  $\pm 1$  km/h dhe asnjë matje nuk duhet të rezultojë jashtë kufirit  $\pm 3$  km/h deri në shpejtësinë 100 km/h dhe  $\pm 3\%$  në shpejtësinë mbi 100 km/h;

b) për verifikimin periodik  $\pm 3$  km/h deri në shpejtësinë 100 km/h dhe  $\pm 3\%$  në shpejtësinë mbi 100 km/h.

11.2 Radari i shpejtësisë të jetë i aftë të realizojë matje me një gabim që nuk kalon vlerën e GML-së brenda një shkalle temperature të paktën nga  $0^{\circ}\text{C}$  deri  $50^{\circ}\text{C}$ .

11.3 Në qoftë se kufijtë e temperaturës në shkallë normale kalohen, radari i shpejtësisë përfundon automatikisht matjet.

12.1 Jashtë shërbimit radari i shpejtësisë të jetë në gjendje të përballojë temperaturat -  $25^{\circ}\text{C}$  deri në  $+ 70^{\circ}\text{C}$ .

12.2 Shkalla e matjes së shpejtësisë të përfshijë të paktën shkallën nga 30 km/h deri në 150 km/h.

12.3 Paqëndrueshmëria afatgjatë e frekuencës së sinjalit të emetuar brenda një periudhe 2-vjeçare nuk duhet të kalojë  $\pm 0.2\%$ .

12.4 Pajisja e synuar (drejtuese) të paraqesë një gabim relativ që nuk duhet të kalojë  $\pm 0,5\%$ .

13. Kur radari i shpejtësisë është instaluar në përputhje me udhëzimet, nuk do të mundësohen matje në ato pjesë të antenës, ku një këndi jokorrekt të incidencës mund të rezultojë në një gabim relativ matjesh më të madh se  $\pm 2\%$ .

14. Radari i shpejtësisë të jetë në gjendje të kontrollojë automatikisht të paktën pjesën e tij të frekuencës së ulët, qarqet e tij të mbajtjes së rezultateve dhe treguesin e ndezjes, si dhe sipas kërkesës nga operatori, të sjellë të dhëna mbi performancën e kontrollit.

15.1 Rezultatet e transferuara në mënyrë digjitale, si edhe skemat korresponduese elektronike dhe

logjike, si dhe komponentët, të kontrollohen nga operime shtesë.

15.2 Çdo mospërputhje të bllokojë procesin e matjes.

15.3 Treguesi i shpejtësisë të bllokohet automatikisht kur tensioni furnizues është jashtë kufijve të lejuar.

Vendosja në treg

16.1 Radarët e shpejtësisë vendosen në treg/ose në përdorim pas miratimit të tipit dhe verifikimit fillestar dhe u nënshtrohen verifikimeve periodike.

16.2 Ekzaminimi i tipit kryhet në kushte laboratorit dhe kushte të jashtme.

16.3 Një mostër teke e radarit të shpejtësisë së bashku me të gjithë aksesorët dhe dosjen teknike dërgohet në laborator për të kryer testet.

17.1 Ekzaminimi i tipit në kushte laboratorit përfshin:

- a) testin e pjesës së mikro-valeve;
- b) testin e pjesës së frekuencës së ulët;
- c) testet paraprake për faktorët që ndikojnë në bllokun elektronik;
- d) testi i fortësisë mekanike;
- e) testi i rezistencës klimaterike;
- f) testi i spërkatjes me ujë për pjesët e ekspozuara në ujë;
- g) testi mbi besueshmërinë e komponentëve logjikë dhe elektronikë.

17.2 Testet në ambient të jashtëm kryhen në trafikun aktual, me qëllim vlerësimin komplet të faktorëve ndikues në rezultatin e matjeve.

17.3 Matjet kryhen në kushtet variabël të shpejtësisë dhe densitetit të trafikut dhe nëse është e mundur, në kushte variabël të temperaturës.

18.1 Verifikimi fillestar përfshin:

- a) kontrollin e pikëve në lobin e antenës;
- b) kontrollin e shkallës së frekuencës dhe stabilitetit të oshilatorit;
- c) kontrollin e saktësisë së matjeve të shpejtësisë nga sinjali i njëkohshëm Doppler;
- d) ndikimin në bllokun elektronik;
- e) kontrollin e fuqisë së emetuar.

18.2 Verifikimi fillestar kryhet në kushte laboratorike.

18.3 Sipas vendimit të një nëpunësi verifikues, testet në kushtet e ambientit të jashtëm mund të kryhen për një radar shpejtësie të veçantë ose për të gjithë radarët.

Kontrolli në përdorim

Radarët i nënshtrohen verifikimit periodik

19.1 Verifikimi periodik përfshin:

- a) kontrollin e pikave të kontrollit të lobit të antenës;
- b) kontrollin e shkallës së frekuencës dhe stabilitetit të oshilatorit;
- c) kontrollin e saktësisë së matjeve të shpejtësisë nga sinjali i njëkohshëm Doppler;
- d) ndikimin në bllokun elektronik.

19.2 Verifikimi periodik kryhet në kushte laboratorike dhe/ose kushte përdorimi. Në bazë të një vendimi të nëpunësit të verifikimit, testi në ambiente të jashtme mund të kryhet në mënyrë plotësuese për një radar të veçantë ose për të gjithë radarët e shpejtësisë.

20. Radarët e shpejtësisë që janë në përdorim përpara hyrjes në fuqi të këtij vendimi i nënshtrohen kontrollit në përdorim.

20.1 Radarët e shpejtësisë (ndërtuar sipas principit Doppler, Lazer ose Lidar), që janë në përdorim deri ditën e hyrjes në fuqi të këtij vendimi dhe që janë në përputhje me rregullat ligjore në fuqi përpara hyrjes në fuqi të këtij vendimi, i nënshtrohen verifikimit të rregullt (periodik) dhe nëse përmbushin kërkesat e caktuara qëndrojnë në përdorim deri në 10 vjet nga data e hyrjes në fuqi të këtij vendimi.

20.2 Verifikimi periodik i tyre ndër të tjera përfshin dhe kërkesat si vijon:

a) Konstruksioni i radarit të shpejtësisë të sigurojë individualizmin e saktë dhe të sigurt të automjetit, shpejtësia e të cilit është matur.

b) Për dokumentimin e matjeve është e nevojshme që të përdoren pajisje të figurës dokument që të sigurojë atribimin e qartë të rezultateve të matjes dhe të dhëna të tjera (p.sh. targën) të automjetit të kontrolluar. Bën përjashtim rasti kur drejtuesit e automjetit të kontrolluar, rezultatet e matjes dhe dokumentimi i individualizmit të automjetit, i paraqiten menjëherë pas matjes së kryer.

c) Gabimi maksimal i lejueshëm kur kontrollojmë shpejtësinë me një radar Doppler, Lazer ose Lidar është  $\pm 3$  km/h deri në shpejtësinë 100 km/h, ose  $\pm 3\%$  në shpejtësinë mbi 100 km/h.

## PJESA XII. ANALIZUESIT E PRANISË SË ALKOOLIT NË FRYMËNXJERRJEN E DREJTUESVE TË AUTOMJETEVE (ANALIZUESIT E ALKOOLIT)

### Përcaktime

Kërkesat teknike-metrologjike të renditura në vijim zbatohen për analizuesit e prezencës së alkoolit në frymëmarrjen e drejtuesve të automjeteve (këtej e tutje analizuesit e alkoolit), që përdoren nga policia për matjen e nivelit të alkoolit në frymën e drejtuesve të automjeteve. Analizuesi i alkoolit është projektuar për të përcaktuar përqendrimin e etanolit në ajrin e nxjerrë nga thellësia e mushkërisë.

### Kërkesa teknike-metrologjike

1. Analizuesit e alkoolit në frymën e drejtuesve të automjeteve projektohen për të siguruar gabimin maksimal të lejueshëm pa një rregullim për një periudhë kohore 6-mujore pas vendosjes fillestare në punë.

2.1 Analizuesit e alkoolit të realizojnë matje vetëm nëse mostra e marrë është konsideruar përfaqësuese në lidhje me volumin e ajrit të nxjerrë nga thellësia e mushkërive.

2.2 Matjet të ndalojnë nëse frymënxjerrja nuk është e vazhdueshme ose volumi i ajrit të nxjerrë, kryhet nëpërmjet pjesës së sipërme respiratore.

3.1 Përpara çdo matjeje analizuesi i alkoolit të tregojë automatikisht që është gati të kryejë matje korrekte.

3.2 Matja të mos realizohet nëse kontrolli automatik tregon që ajo është kryer në mënyrë të pasaktë.

4.1 Shkalla e matjes për etanolin e përqendruar të jetë nga 0 mg/l deri të paktën 1.5 mg/l.

4.2 Shkalla e matjes së volumit të ajrit të nxjerrë të jetë nga 1.5 l deri në 3.5 l, me një kohëzgjatje të frymënxjerrjes nga 0.5 s deri 2.5 s.

5.1 Analizuesit e alkoolit joportativë të projektohen për të operuar në godina ku temperatura dhe lagështia nuk janë të kontrolluara.

5.2 Analizuesit e alkoolit portativë të projektohen për të operuar në ambiente të jashtme në kushte mesatare të mjedisit klimatik.

6. Analizuesit e alkoolit portativë dhe joportativë të jenë të aftë të operojnë në hapësira me nivel të konsiderueshëm ose të lartë të vibrimeve dhe goditjeve dhe në një presion atmosferik nga 800 hPa deri 1040 hPa.

7. Ndikimi i ndërhyrjeve (shqetësimeve) elektromagnetike të jetë i tillë që ndryshimi i rezultatit të matjes të mos kalojë gabimin maksimal të lejueshëm.

8.1 Analizuesi i alkoolit të tregojë rezultatit e matjes në mg/l në frymënxjerrje ose në gjak.

8.2 Analizuesi i alkoolit mund të tregojë rezultatit e matjes në “‰” (për mijë) sipas aneksit 1.

9. Gabimi maksimal i lejueshëm i analizuesve të alkoolit të jetë:

9.1  $\pm 0,020$  mg/l – për koncentrim mase më të vogël se 0,400 mg/l;

9.2  $\pm 5\%$  të koncentrimit të matur – për koncentrim të masës nga 0,400 mg/l në 2,000 mg/l;

9.3  $\pm 20\%$  të koncentrimit të matur – për koncentrim mase më të mëdha se 2,000 mg/l.

10. Shkalla e intervalit të jetë 0,01 mg/l – në kushtet e operimit dhe deri 0,001 mg/l – në ekzaminimin metrologjik.

11. Devijimi standard i 10 rezultateve të matjes të jetë:

11.1 për koncentrim më të vogla se 0,400 mg/l – më të vogla se 0,007 mg/l.

11.2 për koncentrim të barabarta ose më të mëdha se 0,400 mg/l, por më të vogla ose të barabarta me 2,000 mg/l – më të vogla se 1,75%;

11.3 për koncentrimet më të mëdha se 2,000 mg/l – më të vogla se 6%.

Vendosja në treg

12. Analizuesit e alkoolit të vendosen në treg/apo përdorim pasi të jetë bërë miratimi i tipit dhe verifikimi fillestar dhe i nënshtrohen verifikimit periodik.

13. Për ekzaminimin e tipit të analizuesit të alkoolit të paraqiten 3 mostra.

14.1 Ekzaminimi i miratimit të tipit realizohet duke përdorur përzierje gaz-avull me temperaturë  $(34 \pm 0,5) ^\circ\text{C}$  dhe vlerë nominale të koncentrimin të masës 0,05 mg/l, 0,15 mg/l, 0,25 mg/l, 0,40 mg/l, 0,70 mg/l, 0,95 mg/l, 1,50 mg/l ose më të madhe që do të mbulojë të paktën 5 pika matje të diapazonit të matjeve.

14.2 Përzierja gaz-avull prodhohet të dalja e gaz-gjeneratorit nga solucionet e ujit me etanolin sipas aneksit 1.

14.3 Vlera e koncentrimin të etanolit në përzirjen gaz-avull të llogaritet me një pasiguri të shtrirë me një koeficient mbulues 2 dhe të jetë më e vogël se  $\frac{1}{4}$  e gabimit maksimal të lejuar (GML).

15. Verifikimi fillestar dhe periodik të kryhen duke përdorur përzierjen gaz-avull në të paktën 3 pika matje të diapazonit të matjes.

Kontrolli në përdorim

Analizuesit e alkoolit i nënshtrohen verifikimit periodik

16. GML-të e analizuesit të alkoolit nën verifikimin periodik janë:

16.1  $\pm 0,032$  mg/l – për koncentrimin e masës më të vogël se 0,400 mg/l;

16.2  $\pm 8\%$  e koncentrimin të matur – për koncentrimet e masës nga 0,400 mg/l deri 2,000 mg/l;

16.3  $\pm 30\%$  e koncentrimin të matur – për koncentrimet e masës më të mëdha se 2,000 mg/l.

17. Analizuesit e alkoolit që janë vendosur në treg dhe/ose vënë në përdorim në mënyrë ligjore përpara hyrjes në fuqi të këtij vendimi do t'i nënshtrohen kontrollit në përdorim (verifikimit periodik) për plotësimin e kërkesave të pikës 16. Nëse nga kontrolli periodik rezulton se analizuesi i alkoolit nuk plotëson kërkesat, atëherë ai instrument hiqet nga përdorimi.

## ANEKSI 1

Shprehja e koncentrimin të alkoolit

Koncentrimi i etanolit në solucion ujor dhe koncentrimi i përzierjes ajër-avull (avuj etanoli dhe uji dhe ajër) që i korrespondon një vlere koncentrimi etanoli në gjak llogaritet me formulën e Dubrovskit (1) dhe raporti midis koncentrimin të etanolit në ajër dhe koncentrimin të etanolit në gjak llogaritet me formulën (2).

Formula 1

$$C_{\text{ajër}} = 0.04145 \square \square 10^{-3} \square \square \square C_{\text{H}_2\text{O}} \square \square \square \exp(0.06583t)$$

Ku t është temperatura në  $^\circ\text{C}$ .

$$\text{Për } t = 34 ^\circ\text{C}, C_{\text{ajër}} = 0.38866 \square \square 10^{-3} \square C_{\text{H}_2\text{O}}$$

Formula 2

$$\frac{C_{\text{ajër}}}{C_{\text{gjak}}} = \frac{1}{2100}$$

$$C_{\text{gjak}} = 2100$$

Ku:  $C_{\text{ajër}}$  - është koncentrimi i etanolit në përzierjen ajër-avull;

$C_{\text{H}_2\text{O}}$  - është koncentrimi i etanolit në solucion ujor;

$C_{\text{gjak}}$  - koncentrimi i etanolit në gjak.