

UNIVERSITETI I EVROPËS JUGLINDORE
SOUTH EAST EUROPEAN UNIVERSITY
УНИВЕРЗИТЕТ НА ЈУГОИСТОЧНА ЕВРОПА



FAKULTETI I DREJTËSISË
FACULTY OF LAW
ПРАВЕН ФАКУЛТЕТ

**“ALKOOLI SI SHKAKTAR I KRYERJES SË VEPRAVE PENALE NË
KOMUNIKACIONIN RRUGOR NË REPUBLIKËN E MAQEDONISË SË
VERIUT PËR PERIUDHËN “2015-2020”**

Profesor: Doc. dr.Vedije Ratkoceri

Kandidati: Rina Zejneli

TETOVË, 2020

P Ë R M B A J T J A

- Abstrakt.....	6
- Abstact.....	7
- Lenda e hulumtimit.....	8
- Qellimi I hulumtimit.....	9
- Hipotezat.....	10
- Metodologjia e punimit.....	10
- Rëndësia e punimit.....	11
- Hyrja.....	12

KAPITULLI I PARË

1. Kuptimi i veprave penale në komunikacionin rrugor.....	15
2. Aspekte kriminologjike të veprave penale kundër komunikacionit rrugor.....	18
3. Karakteristikat e përgjithshme të zhvillimit të trafikut rrugor në RMV-ut, për periudhën e studimit.....	20
4. Trajtimi komperativ i veprave penale në komunikacionin rrugor.....	24
4.1 .Aspekte krahasimore me R.Shqipërisë.....	24
4.2. Aspekte krahasimore me R.Kosovës.....	27

KAPITULLI I DYTË

1. Alkooli si faktorë sigurie në komunikacionin rrugor.....	48
1.1. Veprimi i alkoolit te drejtuesi i automjetit.....	50
2. Drejtimi i automjetit nën ndikimin e alkoolit.....	53
2.1. Drejtimi i automjetit nën ndikimin e alkoolit në aspekt sezonal	53
3. Verifikimi i gjendjes së drejtuesit të automjetit.....	55
3.1 Gjendja psikofizike e drejtuesve të automjeteve.....	55
4. Drejtimi i automjetit nën ndikimit e drogave të ndryshme.....	59
5. Çrregullimi i strukturës së personalitetit të drejtuesit të automjetit.....	61
6. Klasifikimi i fazave të alkoolistëve	62

7. Dallimi në mes drejtuesve të automjeteve nën ndikimin alkoolit dhe drejtuesve të automjeteve që nuk janë përdorues të alkoolit.....63
8. Ndikimi i alkoolit në drejtimin e atomjetit përtej shpejtësisë së lejuar.....64

KAPITULLI I TRETË

1. Profili i kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.....68
 - 1.1. Moshë e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.....68
 - 1.2. Gjinia e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.....70
2. Përgatitja shkollore e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.....72
3. Gjendja ekonomike e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.....75
4. Gjendja sociale e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.....77
5. Përkatësia nacionale e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.....78

KAPITULLI I KATËRT

1. Parandalimi i kryerjes së veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.....81
2. Roli i mjeteve të informimit në parandalimin e veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.....83
3. Roli i policisë në parandalimin e veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.....85
4. Roli i gjykatës në parandalimin e veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.....89

-Përfundime	99
-Rekomandime.....	102
-Literatura.....	103

DEKLARATË E ORIGINALITETIT

Deklaroj se ky punim me titull “Alkooli si shkaktar i kryerjes së veprave penale në komunikacionin rrugor në Republikën e Maqedonisë së Veriut për periudhën 2015-2020” është shkruar nga unë, nuk është prezentuar asnjëherë para ndonjë institucioni tjetër për vlersim, dhe nuk është botuar më parë. Punimi nuk përmban material të shkruar nga ndonjë person tjetër përveç rasteve të cituara dhe të referuara.

FALENDERIMI

Ky punim i cili më jep gradën “Mastër në të Drejtën Penale” nuk do të mund të ishte i realizueshëm pa kontributin dhe ndihmën e shumë bashkëpunorëve të mi.

Falenderoj përzemërisht mentoren time Profesoreshën Vetëdije Ratkoceri, e cila ka shprehur gatishmëri të parreshtur për të bashkëpunuar me mua dhe për të më nxitur për realizimin e këtij punimi në mënyrë shumë profesionale. Falenderoj kryetaren e Komisionit Profesoreshen Besa Arifi për kontributin e dhënë gjatë leximit të temës me të ciliën kemi pasur një bashkëpunim të shkëlqyer edhe gjatë studimeve si dhe profesorin Blerton Sinani si antarë të Komisionit profesional.

Po ashtu, falenderoj të gjithë profesorët e mij të Fakultetit të Drejtësisë, nga të cilët fitova shumë dije dhe informata të rëndësishme për ndërtimin tim të mirëfilltë si juriste.

Në mënyrë të veçantë falenderoj familjen time shumë të dashur, të cilët kanë qenë shoqëruesit e mi në çdo hap timin me shumë përkushtim, besim dhe dashuri.

Ju jeni inspirimi dhe idhulli im.

Ju faleminderit!

ABSTRAKTI

Objekt i studimit të kësaj teme të magjistraturës është siguria në komunikacionin rrugor, e në veçanti ndikimi i alkoolit si shkaktar i aksidenteve në komunikacion. Në studimin e kësaj teme mbi alkoolin si shkaktar i rritjes të numrit të aksidenteve në trafikun rrugor, janë trajtuar shkaqet dhe format e paraqitjes së kësaj dukurie, instrumentet shtetërore dhe ndërkombëtare për parandalimin e kësaj dukurie, si dhe reagimin e popullatës në Republikën e Maqedonisë së Veriut ndaj këtij fenomeni mjaft present, që fatkeqësisht numri i aksidenteve si shkak i konsumimit të alkoolit është në rritje.

Në punim janë trajtuar edhe këmbësorët si viktime më e shpeshtë e aksidenteve rrugore, që të shumtën e rasteve viktimizohen nga pakujdesia e tyre, neglizhenca dhe mosrespektimi i rregullave në trafikun rrugorë, mirëpo jo çdoherë me fajin e tyre.

Mbrojta e jetës së njeriut si një e drejtë themelore e garantuar me kushtetutë, ligje dhe konventa të ndryshme duhet që të respektohen dhe të ndëshkohen çfarëdo lloj forme që tenton cënimin e saj.

Aksidentet në trafik janë një fenomen shumë i diskutuar dhe i ndërlikuar, që të parandalohet kjo dukuri trajtimi i kësaj çështjeje asnjëherë nuk është i mjaftueshëm.

Fjalë kyçe: Aksidentet rrugore, komunikacioni rrugor, vozitës të alkoolizuar, siguria në komunikacionin rrugor, respektimi i rregullave në komunikacionin rrugor.

ABSTRACT

The object of study of this topic of the master's degree is safety in road traffic, and in particular the influence of alcohol as a cause of traffic accidents. Traffic accidents are a much-discussed and complicated phenomenon, and to prevent this phenomenon, the treatment of this issue is never sufficient.

In the study of this topic on alcohol as a cause of the increase in the number of accidents in road traffic, the causes and forms of occurrence of this phenomenon, state and international instruments for the prevention of this phenomenon, as well as the reaction of the population in the Republic of Macedonia To the north of this phenomenon is quite present, which unfortunately the number of accidents due to alcohol consumption is increasing.

Also, pedestrians are treated as the most frequent victims of road accidents, which in most cases are victimized by their carelessness, negligence and non-compliance with traffic rules, but not always through their own fault.

The protection of human life as a fundamental right guaranteed by various constitutions, laws and conventions must be respected and punished in any form that attempts to violate it.

Traffic accidents are a very controversial and complicated phenomenon, to prevent this phenomenon the treatment of this issue is never enough.

Keywords: Road accidents, road traffic, alcoholic drivers, road traffic safety, compliance with traffic rules.

Lënda e hulumtimit

Duke pasur parasysh zhvillimin e hovshëm të komunikacionit rrugor si dhe qarkullimin e madh të njerëzve dhe mallrave në mes shteteve, del se trafiku paraqet një sektor të rëndësishëm të zhvillimit të shoqërisë bashkëkohore.

Rrezikimi i trafikut publik për shkak të dehjes, është vepër e posaçme penale kundër sigurisë së trafikut publik. Karakteristikë e kësaj vepre penale është se kryesi i kësaj vepre penale, është personi i cili drejton automjetin nën ndikimin e alkoolit apo mjeteve të tjera dehëse dhe si rezultat i kësaj është e qartë se është i paaftë për vozitje të sigurt, sepse në këtë mënyrë e rrezikon trafikun publik, jetën e njerëzve, sigurinë fizike apo pasurinë në përmasa të mëdha.

Dehja mund të jetë rezultat i konsumimit të alkoolit, narkotikëve apo substancave tjera psikotropike. Veprën penale të rrezikimit të trafikut publik, e kryen kushdo që shkel ligjin mbi trafikun publik apo transportin rrugor dhe me këtë rrezikon jetën e njerëzve apo pasurinë dhe me këtë i shkakton lëndime të lehta trupor ose dëm.

Objekt mbrojtës i kësaj vepre penale është siguria në trafikun publik, gjegjësisht mbrojtja e jetës, trupit të njerëzve dhe pasurisë. Ndërsa, kryerës të kësaj vepre mund të jetë vetëm pjesëmarrësi në trafik dhe kjo vepër penale mund të kryhet vetëm në rrugë.

Ndër faktorët e shumtë të paraqitjes së delikteve në trafikun rrugor, paraqitet edhe alkooli si faktorë subjektiv. Dihet, se konsumimi i alkoolit dhe prania e tij në gjak ndikon në mënyrë negative në aftësitë dhe mundësitë e koncentrimit dhe të orientimit të vozitësve dhe të pjesëmarrësve tjerë në trafik.

Poastu, edhe konsumimi i drogave dhe pijeve narkotike ka të njëjtin efekt sikurse edhe alkooli dhe në të shumtën e rasteve konsiderohet si shkaktar i shumë fatkeqësive në trafikun rrugor.

Parandalimi i aksidenteve në komunikacionin rrugor është një sfidë në vete, posaçërisht parandalimi nga drejtuesit e automjeteve nën ndikimin e alkoolit dhe të drogave dehëse dhe substancave psikotrope.

Konstatimin e alkoolit në gjak te drejtuesit e automjeteve duhet të bëhet nëpërmjet metodave adekuate. Testet për konstatim të alkoolit në trup të shoferit, bëhen duke përdorur pajisjet dhe metodat që nuk kanë nevojë për ndonjë test laboratorik. Testi i lartë-përmendur bëhet me ndihmën e mekanizmave (testuesve) elektronik, të cilët bëjnë matjen e densitetit të alkoolit nga fryma që e nxjerr jashtë personi i testuar.

Testi i lartë-përmendur nuk zbatohet, nëse gjendja e personit për tu testuar nuk lejon ushtrimin e testit duke përdorur alko-testin. Në rast të tillë, mbajtja e përmbajtjes së alkoolit në trup bëhet në bazë të analizave të gjakut apo urinës, në institucionet përkatëse.

Qëllimet e hulumtimit

Ndër format e sjelljeve të rrezikshme e të dëmshme kriminale në botën bashkëkohore konsiderohen edhe veprat penale në komunikacionin rrugor.

Veprat penale në komunikacionin rrugor janë në rritje. Shënimet statistikore kriminale tregojnë se krimet e rrezikimit të sigurisë në komunikacion gjenden në krye të listës bashkë me krimet tjera. Rrezikimi i popullsisë nga trafiku mund të shikohet edhe nga të dhënat për numrin e personave të vdekur në fatkeqësitë e trafikut.

Dukuria e fatkeqësive të shpeshta në trafikun automobilistik e sidomos viktimat e shumta në njerëz, flet qartë për nevojën e trajtimit dhe analizës së kësaj forme të kriminalitetit dhe gjetjen e mënyrave më të përshtatshme për evitimin e shkaqeve të tij dhe zbutjen e pasojave të rënda që lë pas vetes.

Në aspektin shkencor kriminalistik vendngjarja e shkaktimit të aksidenteve në trafikun rrugor është jo vetëm vendi ku është shkaktuar aksidenti rrugor por edhe vendi ku janë zbuluar rrëthanat që lidhen me aksidentin si psh-gjurmët e automjetit të larguar nga vendi i ngjarjes, vendi ku gjendet i braktisur mjeti nga drejtuesi i saj pas kryerjes së aksidenteve etj.

3. Hipotezat

Gjatë këtij hulumtimi shkencor do të parashtrojmë disa hipoteza, të cilat gjatë përpunimit të tezës do të vërtetohen.

Hipotezat e punimit janë:

- Analizimi i veprave penale kundër komunikacionit rrugor
- Shkaqet e kyerjes se veprat penale kundër komunikacionit rrugor
- Alkooli si faktor i sigurisë në trafikun rrugor
- Pasojat që shkakton alkooli në komunikacionin rrugor.
- Gjendja psikofizike e drejtuesve të automjeteve nën ndikimin e alkoolit

4. Metodologjia e hulumtimit

Në këtë studim do të përdorim metodat duke trajtuar problematikën bazë që lidhet me veprat penale kundër trafikut rrugor me theks të veçantë ndikimi i alkoolit në sigurinë e trafikut rrugor.

Për kryerjen e studimit do të përdoren metodat si vijon,

- Metoda juridike,
- Metoda krahasuese
- Metoda historike
- Metoda sistematike

Për punimin e kësaj teme do të shfrytëzohen të dhënat e gjykatave si dhe të dhëna statistikore nga evidencat policore si dhe nga Enti Statistikor I Republikës së Maqedonisë së Veriut dhe jo vetëm.

5.Rëndësia e punimit

Në praktikë në shumë vende konsiderohet se vozitësi është i paaftë për ta drejtuar automjetin në rastet kur në gjakun e tij është konstatuar 2,5 promil të alkoolit. Ndërsa në rastet kur te kryesi i veprës pëanle në gjak i gjendet prej 1,5 deri në 2,5 promil alkool, duhet vërtetuar se a ka qenë i paaftë për të drejtuar automjetin edhe rrethana tjera si psh, mënyra e vozitjes, sjelljet e vozitësit gjatë vozitjes, rrethanat në të cilat është shkaktuar fatkeqësi, sjelljet e kryerësi pas fatkeqësive etj.

Numri i viktimave në aksidente në komunikacionin rrugor për fat të keq janë edhe fëmijët dhe të rinjtë të moshave të ndryshme. Statistikat flasin për viktimat të moshave 5-29 vjeç, ndërsa sa i përket gjinisë së viktimave diku rreth 73% e të vdekurve në komunikacionin rrugor janë meshkuj të rinjë nën moshën 25 vjeçare. Më së shumti se 90% e vdekjeve në aksidente në komunikacionin rrugor ndodhin në vendet në zhvillim të ulët si dhe në vende me zhvillim të mesëm ekonomik.

Përveç pasojave në njerëz aksidentet në komunikacionin rrugor shkaktojnë edhe dëme materiale duke e çënuar pronën e tjetrit, pra sikurse për individët e caktuar poashtu edhe për mbarë shoqërinë.

Sipas Organizatës Botërore të Shëndetësisë (WHO), çdo vit në botë humbin jetën afro 1.350.000 njerëz si pasojë e aksidenteve në trafikun rrugor. Bazuar në evidencat nga statistikat e shteteve të ndryshme në botë, në vitet e fundit- në dhjetëvjeçarin e fundit shkalla e vdekjeve ka mbetur konstante.

HYRJE-

Objekt i studimit të kësaj teme të magjistraturës është siguria në komunikacionin rrugor, e në veçanti ndikimi i alkoolit si shkaktar i aksidenteve në komunikacion.

Trajtimi i kësaj çështje-siguria në komunikacionin rrugor në legjislacione të ndryshme është e larmishme, diku trajtohen si kundërvajtje e në disa vende të tjera si vepra penale të sigurisë në trafikun rrugor.

Nga ana e kryerjes së veprave në komunikacionin rrugor në të shumtën e rasteve kryhen nga pakujdesia dhe shkeljet e tilla konsiderohen si kundërvajtje, ndërsa në rastet kur cënimet janë më të rënda përgjegjësia e drejtuesit të automjetit është më e madhe.

Punimi është i përbërë prej përmbajtjes, katër kapitujve, përfundimit dhe bibliografisë së shfrytëzuar-libra dhe burime të tjera. Në kapitullin e parë do të trajtojmë aspekte komparative i veprave penale në komunikacionin rrugor, krahasim me R.Shqipërisë, R.Kosovës, kuptimin e veprave penale në komunikacionin rrugor, aspekte kriminologjike të veprave penale kundër komunikacionit rrugor, karakteristikat e përgjithshme të zhvillimit të trafikut rrugor në RMV-ut, për periudhën e studimit etj.

Në kapitullin e dytë- do të trajtojmë alkoolin si faktorë sigurie në komunikacionin rrugor, veprimi i alkoolit të drejtuesit të automjetit, drejtimi i automjetit nën ndikimin e alkoolit, drejtimi i automjetit nën ndikimin e alkoolit në aspekt sezonal, verifikimi i gjendjes së drejtuesit të automjetit, gjendja psikofizike e drejtuesve të automjeteve, drejtimi i automjetit nën ndikimin e drogave të ndryshme, rregullimi i struktures së personalitetit të drejtuesit të automjetit, klasifikimi i fazave të alkoolistëve, dallimi në mes drejtuesve të automjeteve nën ndikimin alkoolit dhe drejtuesve të automjeteve që nuk janë përdorues të alkoolit, ndikimi i alkoolit në drejtimin e atomjetit përtej shpejtësisë së lejuar.

Në kapitullin e tretë do të flitet për profilin e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit, mosha e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit, gjinia e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit, përgatitja shkollore e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit, gjendja ekonomike e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit, gjendja sociale e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit, përkatësia nacionale e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.

Në kapitullin e katërt do të flitet për parandalimin e kryerjes së veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit, do të trajtohet roli i shkollës në parandalimin e veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit, roli i mjeteve të informimit në parandalimin e veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit, roli i policisë në parandalimin e veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit, roli i gjykatës në parandalimin e veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit etj.

KAPITULLI I PARË

1. Kuptimi i veprave penale në komunikacionin rrugor

Një ndër format e sjelljeve të rrezikshme e të dëmshme kriminale në botën bashkëkohore konsiderohen krimet në komunikacion.¹Duke pasur parasysh zhvillimin e hovshëm të të gjitha formave të trafikut, del se trafiku bashkëkohor paraqet një sektor të rëndësishëm të zhvillimit të shoqërive bashkëkohore. Shënimet statistikore kriminale në vendet e zhvilluara por edhe ato në zhvillim, tregojnë se krimet e rrezikimit të sigurisë në komunikacionin rrugor gjenden në krye të listës së të gjitha krimeve që kryhen në ato vende.

Pjesëmarrësit në komunikacion rrugor kanë për detyrë të veprojnë në përputhje me dispozitat e rregullave të komunikacionit, me shenjat e komunikacionit të vendosura në rrugë dhe me shenjat dhe urdhërat që i japin nënpunësit policor të uniformuar.² Pjesëmarrësit në komunikacion kanë për detyrë të veprojnë në përputhje me shenjat e komunikacionit të vendosura në rrugë edhe në rastet kur me veprimin e tyre i anashkalojnë rregullat e komunikacionit.

Shoferi e ka për detyrë ta drejtojë mjetin e transportit në distancë prej mjeteve tjera të transportit në komunikacion duke pasur parasysh shpejtësinë e lëvizjes së mjetit dhe rrethanat e tjera të komunikacionit, që të mos shkaktojë rrezik dhe të mos i pengojë shoferët tjerë.³

Komunikacioni rrugor është një nga karakteristikat thelbësore të civilizimeve bashkëkohore. Mirëpo, të gjitha të mirat e këtij fenomeni fatkeqësisht vazhdojmë t'i paguajmë

¹ Halili Ragip, Kriminologjia, Prishtinë, 2016, fq.221

² Kodin mbi sigurinë e trafikut rrugor i RMV-ut, neni16.parag.1

³ Po aty

me çmime të larta, dëme materiale dhe shpeshherë edhe me humbje jete njerëzish. Komunikacioni rrugor paraqet një pjesë të sistemit të komunikacionit si tërësi, i cili është një faktor i rëndësishëm në zhvillimin e çdo shoqërie. Është një pjesë e pandashme e zhvillimit shoqërorë për shkak se është lloji më i përhapur i lëvizjes së përditshme të njerëzve dhe mallrave, duke i'u falënderuar përparësive që ka në krahasim me llojet e tjera të komunikacionit. Sipas statistikave të Këshillit Kombëtar të Sigurisë (2008) nga SHBA, shancet e vdekjes në aksidente trafiku janë 1 në 98 aksidente në krahasim me 1 në 7,178 aksidentet ajrore. Kjo shifër tregon se komunikacioni rrugorë edhe pse në parim mund të duket si më i sigurtë, statistikisht tregon të kundërtën.⁴

Ndërsa, në bazë të dhënave që ka publikuar Komisioni Evropian gjatë vitit 2012-të është vërejtur një ulje e numrit të të vdekurve në aksidente trafiku në shtetet anëtare të Bashkimit Evropian, prej kohës kur kanë filluar të mblidhen këto të dhëna. Sipas Komisionit Evropian në periudhën e vitit 2012-të, numri i aksidenteve që kanë përfunduar me fatalitet në të gjithë Evropën është ulur për 9%, krahasuar me vitin paraprak (vitin 2011,-të). Komisar për Komunikacion, njëherit edhe Kryetari i Komisionit, Sim Kallas ka thënë se “2012-ta ka qenë viti i kthesës për sigurinë në rrugët e Evropës, me numrin më të vogël të fatkeqësive të komunikacionit, ku si pasojë kanë humbur jetë njerëzish”. Zvogëlimi i këtyre fatkeqësive për 9% do të thotë se janë shpëtuar gjithsej 3,000 jetë njerëzish. Është mirë që të shohësh këso rezultatesh pozitive, por ende në rrugët e Evropës çdo ditë vdesin rreth 75 persona si pasojë aksidenteve. Nëse e marrim këtë statistikë dhe e krahasojmë me statistikën e fatkeqësive në komunikacion në mbarë botën, rezultatet janë tejet dekurajuese. Sipas statistikave të “The International Traffic Safety Data and Analysis Group” (IRTAD) publikuar në vitin 2013-të, në Kore, Japoni, Poloni dhe Izrael, këmbësorët llogaritet se përbëjnë 33% të aksidenteve me fatalitet në komunikacionin rrugor, kurse në Holandë, Norvegji dhe Zelandë të re, kjo shifër është 10%. Sipas këtij raporti, numri më i madh i aksidenteve me fatalitet të çiklistëve është në Greqi me 33%..⁵

⁴ <http://traveltips.usatoday.com/air-travel-safer-car-travel-1581.html>

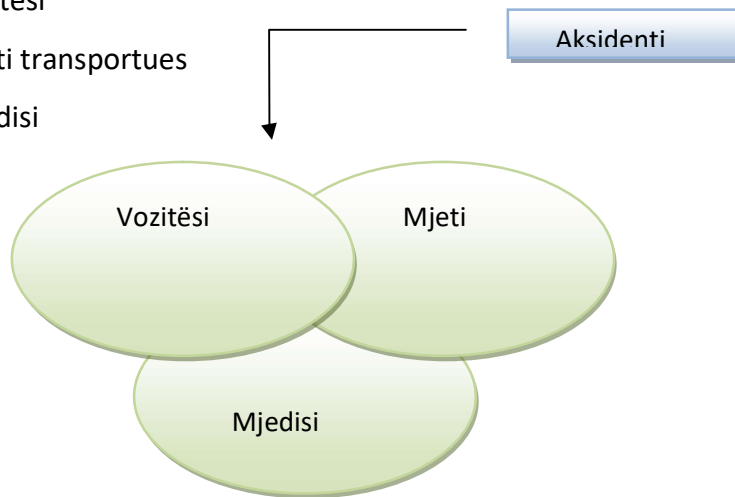
⁵ <http://www.europa.rs> qasja e fundit: maj 2020

Siguria e trafikut rrugor i referohet metodave dhe masave për zvogëlimin e rrezikut të një personi që përdor shfrytëzimin e transportit në rrjetin rrugor. Si përdorues të rrugës hasim këmbësorë, ciklistë, shoferë, udhëtarë, dhe pasagjerë të transporteve publike si psh: autobus dhe tramvaj. Strategjitë e sigurisë rrugore përqendrohen në parandalimin e dëmtimeve të rënda dhe rreziqeve të vdekjes. Shkaqet e ndryshme të aksidenteve vijnë nga tre faktorë të poshtëshënuar:

1. Vozitësi

2. Mjeti transportues

3. Mjedisi



Shoferi	Pasojat
Alkooli dhe drogat	Vese, Sëmundje
Shpejtësia e madhe	Përdorimi i telefonit
Pagjumësia dhe lodhja	Dekoncentrimi
Mosrespektimi i kontrollit të trafikut	Mospërmbajtje

Mjeti	Pasojat
Mbingarkesa	Defekt drejtues
Defekt i frenave	Dështim i gomave
Defekt i dritave	Pamundësim i visionit

Mjedisi	Pasojat
Rreziku nga rruga e prishur	Dalja nga rruga
Mbeturina të mëdha në rrugë	Trafik në rrugë, dhe aksidentë të një pas njëshme
Dritat me shkëlqim të fortë- verbues	Dalje nga rruga, pamundësi e shikimit

2. Aspekte kriminologjike të veprave penale kundër komunikacionit rrugor

Faktorët më të shpeshtë të cilët ndikojnë në paraqitjen e kriminalitetit në komunikacion, e sidomos atij automobilistik janë të shumta dhe zakonisht ndahen në dy grupe, në të ashtuquajtur; objektiv dhe subjektiv.⁶ Përveç kësaj ndarje në literaturë kriminologjike përmenden edhe faktorë të tjerë, si; “vis maioris”, faktori teknik dhe faktori njeri.

Faktorët më të shpeshtë të cilët ndikojnë në paraqitjen e kriminalitetit në trafik, e sidomos atij automobilistik janë të shumtë dhe zakonisht ndahen në dy grupe kryesore, në të ashtuquajturën objektiv, dhe subjektiv.

Si faktor objektiv të delikuencës në trafik dhe veprave penale të rrezikimit të trafikut dhe sigurisë së përgjithshme përmenden gjendja teknike e automjetit, gjendja dhe karakteri i rrugëve, paisja e rrugëve me shenja dhe udhëzime të ndryshme të trafikut, kushtet atmosferike dhe klimatike, dendësia e qarkullimit të automjeteve, moskontrollimi i rregullt nga policia e trafikut etj.

Si faktor subjektiv të paraqitjes së delikuencës në trafik, përmendet personaliteti i njeriut, sidomos gjendja psikofizike e pjesmarrësve në trafik, drejtimi i automjetit në gjendje të lodhur dhe të rraskapitur.⁷

⁶ Halili Ragip, Kriminologjia, Prishtinë, 2016, fq.223

⁷ Po aty

Ndër faktorët subjektiv të paraqitjes së delikteve në trafik, veçmas përmendet edhe konsumimi i alkoolit dhe pijeve narkotike. Është shumë e evidente se konsumimi i alkoolit dhe prania e tij në gjak ndikon në mënyrë negative në aftësitë dhe mundësitë e koncentrimit dhe orientimit të vozitjeve apo pjesmarrësve tjerë në trafik. Poashtu, edhe konsumimi i drogës dhe pijeve narkotike, ka të njëjtat efekte dhe në pjesën më të madhe konsiderohet si shkaktar i shumë fatkeqësive në trafik.

Në shkencën krimnologjike është pranuar mendimi i përgjithshëm se alkooli është një ndër shkaqet e aksidentit në trafikun rrugor.⁸ Aksidentet në trafikun rrugor fillojnë me 0,9% alkool në gjak, ndërsa kërkimet kanë treguar se me koncentrimin e 1,5% alkool në gjak vozitësi ka 25 herë më shumë gjasa për kryerje të veprave penale në komunikacionin rrugor, në krahasim me personat që fare nuk kanë konsumuar alkool.

Shoqëria e sotme përballlet me probleme të mëdha siç janë edhe; përdorimi i alkoolit dhe drogave në një masë të madhe nga ana e të rinjve dhe lidhjen e saj me forma të ndryshme të kriminalitetit, përfshi edhe kryerjen e delikteve në trafikun rrugor.⁹ Dihet mirëfillt se konsumimi i alkoolit ndikon në uljen e shkallës së të kuptuarit dhe të kontrolluarit të sjelljeve dhe të qëndrimeve tek personat që e përdorin. Prandaj, drejtimi i automjetit nga ana e vozitësit nën efektin e alkoolit është e qartë se mund të shkaktohen delikte në trafikun rrugor.

Sipas hulumtimeve të bëra nga raportet vjetore të Partneritetit Global të sigurisë rrugore, aksidentet rrugore marrin jetën e 3.000 njerëzve çdo ditë, kjo paraqitet si një katastrofë globale e cila krijohet nga vetë njeriu. Përveç aspekteve negative që shkakton ky fenomen të cilat janë: marrja e parakohshme e jetës së një njeriu, lëndimet e rënda trupore, rrënimi i psikologjisë së personit, dhe shkaktimi i traumave, ky fenomen gjithashtu ndikon negativisht edhe në ekonominë e personave të cilët mbijetojnë nga aksidentet rrugore, pasi që përballen me një kosto mjaft të madhe ekonomike.

Aksidentet rrugore janë shkaktari i pestë në botë që shkakton vdekjen, të rradhitura menjëherë pas kancerit, sëmundjeve të zemrës, sëmundjeve të frymarjes, dhe vetëvrasjeve.

⁸ KraleV.T, Kriminologjiaj na soobraqajnata delikvencija, Skopje, 1998, fq,201

⁹ Hysi.V, Kriminologjia, Tiranë, 2005, fq,229

Aksidentet rrugore të cilat nuk rezutojnë me vdekje ato lënë gjurmë të rënda në jetën e njeriut, duke dëmtuar shëndetin e tyre ose duke krijuar shenja të pa shërueshme në trup.

Viktimë më e shpeshtë e aksidenteve rrugore janë këmbësorët, në të shumtën e rasteve këmbësorët viktimizohen nga pakujdesia e tyre, neglizhenca dhe mosrespektimi i rregullave në trafikun rrugorë, mirëpo jo çdoherë është faji i tyre. Ato viktimizohen edhe në rastet kur vozitësi nuk i respekton shenjat e komunikacionit dhe nuk e ka vëmendjen apo koncentrimin e duhur që duhet të ketë në rrugë një vozitës, pasi që përgjegjësia më e madhe është e vozitësit, i cili duhet të jetë shumë i kujdesshëm gjatë vozitjes.

Në kuadër të Kriminologjisë në të cilën bëhet studimi i shkaqeve dhe i formave të manifestimit të kriminalitetit, ka kohë që është vërejtur domosdoshmëri se për kriminalitetin si dukuri shoqërore negative dhe të rrezikshme duhet dhënë edhe sqarime psikologjike.¹⁰ Sepse elementet psikologjike janë të gërshetuara me ndodhitë në jetën e njeriut dhe të shoqërisë njerëzore ashtu që shumë dukuri nuk mund të kuptohen pa njohjen e elementeve të tilla. Pikërisht për këtë edhe dy degë më të rëndësishme të kriminologjisë, etiologjia kriminale detyrë e së cilës është studimi i shkaqeve të kriminalitetit dhe fenomenologjia kriminale, detyrë e së cilës është studimi i forms së manifestimit të tij, merren edhe me shumë problem psikologjike.

3. Karakteristikat e përgjithshme të zhvillimit të trafikut rrugor në RMV, për periudhën e studimit

Me Ligjin për sigurinë në trafikun rrugor¹¹ rregullohet siguria dhe mbrojtja në rrugë, rregullat e komunikacionit rrugor, sistemi i shenjave të komunikacionit dhe pajisjet, obligimet në rast të fatkeqësive në komunikacion, kushtet për fitimin e të drejtës për drejtim të automjetit, aftësimi i kandidatëve për shoferë, dhënia e provimit për shoferë dhe kontrollimi i aftësimin të shoferëve, kontrollimi i automjeteve, aparatet dhe pajisjet që detyrimisht duhet ti kenë automjetet, dimensionet, masat e përgjithshme, ngarkesa boshtore e automjeteve dhe

¹⁰ Sahiti Ejup, Psikologjia gjyqësore, Prishtinë, 2007, fq-7

¹¹ Ligji për sigurinë e trafikut rrugor i RMV-ut, n.1

kushtet që duhet të plotësojnë automjetet në komunikacion, kontrolli teknik i automjeteve, masat e vecanta të sigurisë, organizimi dhe detyrat e Këshillave të sigurisë së komunikacionit rrugor si dhe sanksionet dhe procedurat për kundërvajtje, që udhëhiqet për kundërvajtje nga sfera e komunikacionit rrugor.

Fatkeqësia e trafikut është fatkeqësia në rrugë në të cilin merr pjesë më së paku një automjet në lëvizje dhe në të cilën një apo më shumë njerëz kanë vdekur apo janë lënduar apo janë shkakuar dëme të mëdha materiale.¹² Fatkeqësia është dukuri negative shoqërore që shkaktohet si rezultat i marrdhënieve të përbëra ndërmjet njerëzve, të faktorëve social, teknik, dhe natyror në procesin e trafikut. Ndeshja paraqet fatkeqësi të tilla të trafikut gjatë së cilës automjetet në lëvizje (dy apo më shumë) kanë ardhur ndërmjet veti në kontakt e cila mund të jetë ndeshje ballore nga kahjet e kundërta, anësore gjatë vozitjes në drejtim të njëjtë dhe vozitje paralele.

Sipas Ligjit mbi sigurinë e trafikut rrugor në RMV-n.170, do të dënohen personat nën ndikimin e alkoolit, drogave apo substancave tjera psikotrope, të cilët do të veprojnë në kundërshtim me dispozitat e këtij ligji. Gjithashtu sipas paragraf-2, të këtij neni do të dënohet edhe personi që do të ulët në ulësen e parë afër shoferit nëse vërtetohet se është nën ndikimin e alkoolit, dhe është paraparë dënimi me gjobë prej 45 euro, në kundërvlerë në denarë apo do të rregjistrohen 25 poena negative sipas dispozitave të këtij ligji.

Sipas të dhënave të Organizatës botërore të shëndetësisë në botë ka rreth 140 milion alkoolikë. Në Republikën e Maqedonisë ka 40-60 mijë alkoolikë, apo 2-3% të popullatës janë alkoolikë, 80% nga prodhimi i rrushit dhe pemëve përpunohen në alkool. Në Republikën e Maqedonisë alkooli merr pjesë me 12% si faktor për fatkeqësi, rëndë të lënduar dhe vdekje gjatë fatkeqësive. Etil alkooli është i përfaqësuar prej 3-7% në birra, 6-14% në verë, 30-50% në liker, 16-55% në raki dhe 45-50% në konjak.¹³

Siguria në komunikacion paraqet një problem serioz sidomos në vendet në tranzicion ku bënë pjesë vendet e Ballkanit. Bazuar në statistikat zyrtare të vendeve të Ballkanit Perendimore shifrat e numrit të aksidenteve dhe personave të vdekur si pasojë e tyre përbëjnë situatë

¹² Siguria dhe rregullimi në trafikun rrugor, Shkup 2012, fq.70

¹³ <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/health-workers>

shqetësuese. Gjatë vitit 2011 në Serbi në vitin 2011-të si pasojë e aksidenteve kanë humbur jetën 731 persona dhe që përbënë rritje prej 10.8% në krahasim me vitin 2010-të. Në Kroaci 111, në Sllovenia 143, Shqipëria rangohet e 145, kurse Maqedonia, Bosna dhe Hercegovina në këtë listë zënë vendin e 179 përkatësishtë vendin e 181-të. Gjatë vitit 2013-të në (Kosovë, Bosnje e Hercegovinë, Mal të zi, Maqedoni, Shqipëri dhe Serbi) janë shënuar gjithsej 100.116 aksidente trafiku, ku për pasojë kanë humbur jetën 3.475 persona.¹⁴

Mënyra e mbledhjes së të dhënave për trafikun rrugor mund të jenë; laboratorike, fundamentale dhe operative. Për ti mësuar rrjedhat e trafikut rrugor dhe pasojat e tyre ekspertët shfytëzojnë të dhëna nga hulumtimet fundamentale dhe operative meqë hulumtimet laboratorike nuk kanë lidhje të drejtpërdrejt me rrjedhat e trafikut. Gjatë mbledhjes së të dhënave statistikore numërohen automjetet të cilat për një periudhë kohore kalojnë nëpër rrugë. Numërimet i kryejnë njerëzit gjatë së cilës shfytëzojnë formularë apo aparate automatike për numërim.¹⁵ Numërimet statistike japin të dhëna për stërngarkimin e rrugëve dhe shfrytëzohen për dimensionimin e disa njeve rrugore. Gjatë këtyre numërimeve preferohet informimi paraprak i pjesëmarrësve në trafik nëpërmjet mjeteve të informacionit.

Kodi penal i Republikës së Maqedonisë së Veriut në Kapitullin XXVII ka paraparë disa vepra penale lidhur me sigurinë në trafik publik, neni 297 deri në nenin 304, ku si vepra penale janë paraparë, - rrezikimi i trafikut publik, rrezikimi i trafikut publik me veprime dhe mjete të rrezikshme, mbikëqyrja e pandërgjegjshme e trafikut publik, vepra të rënda penale kundër sigurisë së njerëzve dhe pronës në trafik, mosdhënia e ndihmës personit të lënduar në fatkeqësitë e trafikut publik, rrëmbimi i anijes apo fluturakes, kërcënimi i sigurisë së komunikacionit ajror, heqja apo dëmtimi i sinjaleve që shërbejnë për sigurinë e komunikacionit ajror etj.

Në vijim të dhënave të mësipërme për persona të vdekur në komunikacionin rrugor për periudhën 2012-2017 edhe nëpërmjet qyteteve do të paraqesim në formë tabelare.

¹⁴ <http://www.europa.rs>

¹⁵ Siguria dhe rregullimi në trafikun rrugor, Shkup 2012, fq.22

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Shkup	34	40	33	43	33	37
Manastir	20	39	29	25	22	28
Veles	13	18	11	10	17	11
Kumanove	13	22	11	27	7	6
Oher	13	28	16	21	25	12
Strumice	14	14	9	13	20	21
Tetove	13	18	10	12	25	10
Shtip	12	19	11	7	16	30
Gjithsej						

Ndërsa, poashtu sipas të dhënave nga Ministria e Punëve të Brendshme, statistikat flasin se edhe numri i personave të lënduar në komunikacionin rrugor për periudhen 2012-2017 është relativisht i lartë. Në vijim të dhënat e personave të lënduar në fatkeqësitë e komunikacionit rrugor nëpër qytete do ti paraqesim nëpërmjet të tabelës.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Shkup	2,498	2,601	2,490	2,432	2,429	2,463
Manastir	598	553	546	509	530	592
Veles	471	493	398	404	467	452
Kumanove	543	520	549	486	515	512
Oher	509	566	432	445	432	533
Strumice	391	407	350	352	379	354
Tetove	647	795	886	767	855	841
Shtip	492	549	495	518	364	477
Gjithsej						

4. Trajtimi komperativ i veprave penale ne komunikacionin rrugor

4.1 .Aspekte krahasimore me R.Shqiperisë

Ndalohet drejtimi i mjetit pas përdorimit të pijeve alkoolike.¹⁶ Cilido që drejton mjetin pas përdorimit të pijeve alkoolike, në rastet kur nuk përbën vepër penale, dënohet me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë. Pas verifikimit të shkeljes zbatohet masa administrative plotësuese me pezullim të lejedrejtimit për 6 muaj deri në 12 muaj, ose 1 deri në 2 vjet, kur subjekti e përsërit shkeljen brenda një viti. Cilido që drejton mjetin pas përdorimit të pijeve alkoolike, në rastet kur nuk përbën vepër penale, dënohet me gjobë nga dy mijë e pesëqind deri në dhjetë mijë lekë. Pas verifikimit të shkeljes zbatohet masa administrative plotësuese me pezullim të lejedrejtimit për 6 muaj deri në 12 muaj, ose 1 deri në 2 vjet, kur subjekti e përsërit shkeljen brenda një viti. Në raste aksidentesh, ose kur ka arsye të mendohet se drejtuesi i mjetit ndodhet në gjendje jonormale psikofizike si pasojë e ndikimit të alkoolit, organet e policisë rrugore, sipas nenit 12, kanë të drejtë të kryejnë verifikimin përkatës me instrumentet dhe procedurat e përcaktuara nga aktet në zbatim të këtij Kodi.

Ndalohet drejtimi i mjetit nga përdoruesi i lëndëve droguese ose psikotrope.¹⁷ Në raste aksidentesh ose kur ka arsye të mendohet se drejtuesi i mjetit ndodhet në gjendje jonormale si pasojë e përdorimit të lëndëve droguese ose psikotrope, organet e policisë rrugore, sipas nenit 12, pa përmendur detyrimet e tjera që parashikon ligji, mund të marrin masa për shoqërimin e menjëhershëm të drejtuesit të mjetit për verifikimet e rastit pranë shërbimeve publike kompetente lokale për të droguarit. Gjendja verifikohet me mënyrat e përcaktuara me urdhëresë të ministrit të Shëndetësisë, në marrëveshje me ministrin e Rendit Publik dhe ministrin e Punëve Publike dhe Transportit. Kopja e analizës shëndetësore i transmetohet në kohën e duhur, nën kujdesin e organit të policisë që ka kryer verifikimet, organit që ka lëshuar lejedrejtimin, për marrjen e masave sipas kompetencave përkatëse.

¹⁶ n.184,i KRSH-se

¹⁷ Po aty,n.185

Varësia nga alkooli në Shqipëri përlogaritet të jetë në nivelin rreth 3,4 për qind, ku konsumuesit më të mëdhenj janë meshkujt.¹⁸ Alkooli dhe përdorimi i dëmshëm i tij luan një rol shkaktar në problemet sociale dhe ato shëndetësore, ndërkohë që shqiptarët konsumojnë rreth 7 litra për person. Varësia nga alkooli në Shqipëri përlogaritet të jetë në nivelin rreth 3,4 %, ku konsumuesit më të mëdhenj janë meshkujt. Alkooli përbën një nga shkaktarët kryesorë të sëmundjeve që prekin mëlçinë, zemrën, enët e gjakut, sistemin nervor dhe shfaqjen e kancereve në organet e ndryshme.

“Alkooli është një substancë që mund të krijojë varësi. Përdorimi dhe për më tepër abuzimi mund të shkaktojë një sërë problemesh personale, familjare, financiare, ligjore, shkollore, sociale; aksidente dhe vdekje”,. Alkooli është i lidhur me një gamë të gjerë të problemeve sociale dhe pasojat e dëmshme të tij janë shkaktarë për rreth 3,8 % të të gjitha vdekjeve globale dhe 4,6 % të barrës së përgjithshme të sëmundjeve.¹⁹ Rreziku i varësisë nga alkooli fillon me konsumin në nivele të ulëta të pijeve alkoolike dhe rritet menjëherë me rritjen e vëllimit të tij dhe me ndikimin e një modeli të caktuar (mbi të gjitha në gëzimet apo festat e ndryshme). Të rinjtë klasifikohen si target grup më në rrezik. Të dhënat aktuale në këtë fushë dëshmojnë për një përhapje të modeleve të një fillimit të përdorimit të alkoolit (pirje të rregullta në sasi të mëdha). Alkoolin e përdorin rreth gjysma e popullatës së rritur në botë, afërsisht 49 %. Alkooli përdoret nga 18-90 % e burrave dhe nga 1-80 % e grave në botë.

Në Shqipëri sipas të dhënave të policisë për periudhën kohore 2014-2018, gjendja e aksidenteve në trafikun rrugor është si vijon-

	2014	2015	2016	2017	2018
Aksidente	1, 914	1, 992	2, 032	1, 978	1,718
Aksidente në ndikimin e alkoolit	123	98	123	90	79
Të	2,617	2,692	2,778	2,611	2,291

¹⁸ Trt Shqip, Prill, 2014

¹⁹ Po aty

aksidentuar(plagosur)					
Nga të cilët të vdekur	264	270	269	222	213

Nga tabela e mësipërme do të vërejmë se, gjate periudhes 2014-2018 gjithsej jane kryer 513 aksidente ne kominikacionin rrugor, ku si shkaktare ka qene ndikimi i alkoolit, pra vozitesit e kane drejtuar automjetet ne gjendje te alkoolizuar.

Të dhëna mbi alkoolin të raportuara nga Anketimi mbi Përdorimin e Substancave-Shqipëri 2014 Nga Anketimi mbi Përdorimin e Substancave-Shqipëri 2014, realizuar nga ISHP, janë raportuar të dhëna, veç substancave të tjera, edhe mbi përdorimin dhe abuzimin e alkoolit. Një pjesë të rezultateve treguese të këtij studimi, i cili u krye me anketimin e 2246 subjekteve pjesëmarrës, po i shtjellojmë në vijim, duke i ilustruar edhe me tabelat apo grafikët përkatës.

Efektiviteti i Politikës strategjike mbështetet në kombinimin e arsyeshëm dhe të përshtatshëm të qasjeve ndaj popullsisë me masat dhe ndërhyrjet ndaj përdorimit të dëmshëm të alkoolit (me pasoja për individin, komunitetin dhe shoqërinë në tërësi).²⁰

Situatat kur nuk duhet të pihet alkool;

- ♣ Përpara se të planifikoni ngarjen e automjetit;
- ♣ Përpara ose kur ju jeni duke punuar me makineri, pajisje elektrike, ose mekanike;
- ♣ Kur jeni në punë;
- ♣ Përpara ose gjatë notimit dhe aktiviteteve të tjera sportive;
- ♣ Në rast se ju merrni disa medikamente ndërvepruese 20
- ♣ Në rast se jeni në kondita shëndetësore që keqësohen me konsumimin e alkoolit (hepatite alkoolike, ciroza hepatike, hipertoni etj).
- ♣ Alkoolistët në abstinence
- ♣ Të rinjtë nën 18 vjeç.

²⁰ Dokumenti politik i strategjisë për parandalimin dhe zvogëlimin e dëmeve të lidhura me alkoolin në Shqipëri (2017-2021)

4.2. Aspekte krahasimore me R.Kosovës

Zhvillimi i hovshëm i trafikut në tërësi e veçanërisht i atij rrugor kërkon shumë masa të cilat merren me qëllim të përforsimit të sigurisë së masave në komunikacionin rrugor.²¹ Mirëpo, përkundër kësaj përcdo ditë në trafikpo ndodhin aksidente të cilët jo vetëm po shkaktojnë dëme të mëdha materiale por edhe dëmtime trupore madje edhe vdekje.

Në Kosovë krimet e trafikut janë të shpeshta sidomos në fazën e pasluftës. Në vitin 2000 në Kosovë kanë ndodhur 8714 aksidente në trafik, shumica prej tyre në rajonin e Prishtinës, Prizrenit, Pejës, Gjilanit dhe Mitrovicës.²² Prej këtyre aksidenteve 137 kanë qenë fatale duke shkaktuar vdekjen e 169 personave, ndërsa janë lënduar 1593 persona. Sipas raportit të gjykatave për kundravajtje në Kosovë gjatë vitit 2003 në gjykata janë trajtuar 157471 raste të delikteve të delikteve në trafikun rrugor në Kosovë.

Sipas të dhënave të policisë së Kosovës për nëntë muaj në vitin 2018, janë shënuar 13 mijë e 360 aksidente për nëntë muaj, prej të cilëve 85 ishin fatale me gjithsej 96 viktima.²³

Janar- Shtator 2017/ Janar –Shtator 2018

Aksidente fatale	85	69
Persona të vdekur	96	90
Aksidente me lëndime	4771	4668
Persona të lënduar	9692	9354
Aksidente me dëme	8504	7039
Total aksidente	13360	11776

Nga tabela e mësipërme do të vërehet se numri i aksidenteve me lëndime në vitin 2018 në raport me vitin 2017 është ma i vogël, pra ka ulje.

Të paktën 100 të vdekur dhe mijëra të lënduar është bilanci i aksidenteve rrugore që është prezentuar nga Policia e Kosovës për vitin 2019.²⁴ Gjatë vitit 2019, sipas Policisë së

²¹ Vesel.L&Demolli H, Kriminalistika, Prishtinë, 2019, fq.497

²² Halili.R.-Kriminologjia, Prishtinë, 2016, fq.221

²³ Periskopi.com, 6-Tetor, 2018

²⁴ KOHAnet, Janar, 2020, Trafiku rrugor ndër #vrasësit” më të mëdhenj në Kosovë

Kosovës, ndonëse janë shqiptuar më shumë se 400 mijë tiketa apo gjoba, kanë ndodhur rreth 15 mijë aksidente, si pasojë e të cilave të paktën 100 persona kanë humbur jetën.

Instituti Kombëtar i Shëndetit Publik prej vitesh po e cilëson si alarmante gjendjen në komunikacion dhe numrin e madh të aksidenteve. Sipas këtij Instituti, deri tani është ndërmarrë shumë pak në parandalimin e aksidenteve, duke theksuar se “qytetarët e Republikës së Kosovës janë të kërcënuar nga aksidentet e trafikut rrugor, e sidomos është brengosës fakti se ndër viktima ka të përfshirë fëmijë”.²⁵

Kodi penal i Kosovës në Kapitullin XXXI ka paraparë disa vepra penale lidhur me kriminalitetin në trafik, neni 378 deri në nenin 383, ku si vepra penale janë paraparë rrezikimi i trafikut publik, rrezikimi i trafikut publik për shkak të dehjes, mbikëqyrja e pandërgjegjshme e trafikut publik, mosdhënia e ndihmës personit të lënduar në fatkesëtë e trafikut publik, keqpërdorimi i sinjaleve ndërkombëtare të komunikacionit etj.²⁶

“Aksident i komunikacionit”²⁷ nënkupton aksidentin në rrugë në të cilin ka marrë pjesë më së paku një mjet në lëvizje në të cilin një apo më shumë persona kanë vdekur deri 30 ditë pas aksidenti ose janë lënduar ose është shkaktuar dëm material. Aksident i komunikacionit nuk konsiderohet kur makina e punës, moto kultivatori, traktori, qerrja gjatë kryerjes së punëve ka rrëshqitur, rrokullisur, ndeshur me ndonjë pengesë natyrore gjatë lëvizjes nëpër rrugë të pa kategorizuar apo punishte ku nuk merr pjesë ndonjë mjet tjetër ose këmbësor dhe në këtë ngjarje personit tjetër nuk i është shkaktuar dëm material.

“Komunikacion në rrugë” - nënkupton lëvizjen e mjeteve, këmbësorëve, si dhe pjesëmarrësve tjerë në komunikacionin në rrugë publike dhe të pa kategorizuar të cilat shfrytëzohen për komunikacion public.²⁸ Pjesëmarrës në komunikacion - nënkupton personin

²⁵ Po aty

²⁶ Ragip, H-Kriminologjia, Prishtinë, 2016, fq.221

²⁷ N.3, i Kodit rrugor të Kosovës

²⁸ Po aty

Trotuari - nënkupton sipërfaqen e rregulluar pranë rrugës posaçërisht për lëvizjen e këmbësorëve e cila nuk është në nivel me rrugën qarkulluese ose është e ndarë në mënyrë tjetër nga rruga. Vendkalimi i këmbësorëve - nënkupton pjesën e sipërfaqes së rrugës qarkulluese e destinuar për kalimin e këmbësorëve nëpër këtë shtresë e cila është shënuar me shenja përkatëse. Zona e këmbësorëve - nënkupton sipërfaqen e ndërtuar të komunikacionit

që në çfarëdo mënyre merr pjesë në komunikacionin rrugor; “Pjesëmarrës në aksident komunikacionit” - nënkupton personin që në çfarëdo mënyre merr pjesë në aksidente në komunikacionin rrugor;

Shoferit të mjetit nuk i lejohej që në ulëset e para ta bart personin i cili është nën ndikim të alkoolit, drogave, barnave që ndikojnë në aftësitë psiko fizike.(n.182, i KRK-es). Shoferët e mjeteve motorike nuk i lejohej të transportojnë personat të cilat janë nën ndikimin e alkoolit, droges përkatësisht barnave që ndikojnë në aftësitë psiko fizike ose ndonjë arsye tjetër nuk është në gjendje të kontrollojë veprimet e tija.

Në vijim do të paraqesim një aktgjykim të shqiptuar nga gjykata themelore në Ferizaj, kundër drejtuesit të automjetit i cili ka shkaktuar aksident në trafikun rrugor nën ndikimin e alkoolit-në gjendje të dehur.

REPUBLIKA E KOSOVËS / REPUBLIKA KOSOVA

GJYKATA THEMELORE FERIZAJ

Numri i lëndës: 2018:009942

Datë: 05.12.2019

Numri i dokumentit: 00764582

PKR.nr.38/18

NË EMËR TË POPULLIT

GJYKATA THEMELORE NË FERIZAJ - DEPARTAMENTI PËR KRIME TË RËNDA, në trupin gjykues të përbërë nga gjyqtari Sahit Krasniqi - kryetar i trupit gjykues, dhe gjyqtarëve profesional Imri Sejda dhe Fitore Daci – anëtar të trupit gjykues, me sekretaren juridike Adelina Sallahu, në çështjen penale kundër të akuzuarit: B.LL nga Ferizaj, për shkak të veprës penale rrezikimi i trafikut publik, i akuzuar sipas aktakuzës së Prokurorisë Themelore në Ferizaj PP/I.nr.58.A609-1/18 të dt.03.04.2018, pas shqyrtimeve gjyqësore të mbajtura me dt.16.01.2019, dhe

në rend të parë e destinuar për lëvizjen e këmbësorëve, në të cilin ju ndalohet lëvizja e mjeteve me veprim motorik përveç atyre me leje të veçantë. Zonat e këmbësorëve, drejtimit e sigurta për lëvizjen e fëmijëve shkollor, masat e veçanta teknike për sigurimin e këmbësorëve dhe biçikletave në afërsi të enteve mësimore, shëndetësore dhe enteve tjera, fushave sportive, çerdheve të fëmijëve, kinema e të ngjashme.

03.12.2019 në prani të Prokurorit të shtetit Veton Shabani, të akuzuarit B.LL dhe mbrojtësit të autorizuar të tij av. A.I, më dt. 05.12.2019 shpall dhe publikisht komunikoi këtë

AKTGJYKIM

I akuzuari BESART LLABJANI, i lindur me dt., në Gjilan, nga i ati Sh....., dhe e ëma M....., e vajzërisë B....., me vendbanim në Ferizaj rr.”.....” nr....., shqiptar, shtetas i R. Kosovës, ka të kryer shkollën fillore, me profesion mekanik, i gjendjes së varfër ekonomike, me numër personal, ka qenë në paraburgim nga dt. 08.03.2018 deri me dt. 19.04.2018, dhe në arrest shtëpiak prej dt. 19.04.2018 deri me dt. 18.06.2018.

ËSHTË FAJTOR

Sepse: me datë me dt.08.03.2018 rreth ores 21:30 ne rrugen magjistrale Kaçanik Ferizaj, perballe restorantit “.....” duke e drejtuar automjetin e markes VË “Vento” me targa te regjistrimit....., nga **pakujdesia** ka **rrezikuar komunikacionin** dhe ka vënë në rrezik jetën e njerzve, ne ate mënyrë që duke mos ju përmbajtur rregullave të **komunikacionit**, duke vepruar ne kundërshtim me nenin 41 dhe 51 te LSTRR gjatë lëvizjes në rrugë, për shkak të mos përshtatjes së shpejtesisë të levizjes së automjetit kushteve të rrugës dhe pjesmarrësve në komunikacion, fillon tejkalimin e një automjeti para tij dhe gjate ketij veprimi e humb kontrollin e levizjes duke dalur jashte rrugës në anën e majtë dhe me pjesën e perparme të anës së djathtë të automjetit, e godet këmbësorin tani të ndjerin N.M, i cili në atë moment ishte në skaj të rrugës, në anën e majtë të kundërt të drejtimit të lëvizjes së automjetit, duke e hedhur mbi kapak te motorrit, e më pas i njejt i bie ne tokë jasht rrugës, ku nga pasojat e kësaj goditje i ndjeri merr plagë të rënda dhe pas trajtimit intenzivë mjekësor në QKUK me dt. 09.03.2018 rreth ores 05:00 ndërron jetë.

- Me të cilën kreu veprën penale Rrezikimi I trafikut publik nga neni 378 par.9 lidhur me par. 6 dhe par.1 të KPRK-se

Andaj gjykata në baze të dispozitave të përmendura dhe në bazë të nenit 4, 6, 7, 17, 21, 41, 45, 73, 74, të KPRK-së, si dhe nenit 360 par.2 dhe nenit 365 të KPPK-së të akuzuarin, e-

G J Y K O N

ME DENIM BURGIMI në kohëzgjatje prej 1 (një) viti, në të cilin dënim do të llogaritet edhe koha e kaluar në paraburgim prej dt. 08.03.2018 deri me dt. 19.04.2018, dhe koha e kaluar në arrest shtëpiak prej dt. 19.04.2018 deri me dt. 18.06.2018.

Konform nenit 67 të KPRK-së të pandehurit i shqiptohet dënimi plotësues Ndalimi i drejtimit të automjetit të kategorisë “B” në kohëzgjatje prej një viti, nga dita kur aktgjykimi merr formën e prerë. Koha e kaluar në burg nuk llogaritet në kohëzgjatjen e këtij denim.

I dëmtuari A.M nuk ka parashtruar kërkesë pasurore juridike.

Obligohet i pandehuri që në emër të paushallit gjyqësor të paguaj shumën prej 30 euro, në emër të shpenzimeve të procedurës penale (ekspertizës së komunikacionit dhe ekspertizës mjeko-ligjore) të paguaj shumën prej 198.88 euro dhe në emër të kompensimit të viktimave të krimit të paguaj shumën prej 50 euro, të gjitha këto në afat prej 15 (pesëdhjetë) ditësh pasi aktgjykimi të merr formën e prerë.

A r s y e t i m i

Prokuroria Themelore në Ferizaj- Departamenti për Krime të Rënda me aktakuzën PP/I.nr.58.A.609-1/18, të dt.03.04.2018 e ka akuzuar të akuzuarin B.LL për shkak të veprës penale ngasja në gjendje të paaftë apo të **dehur** nga neni 379 par.4 lidhur me par.1 të KPRK-së.

Gjykata duke vepruar në këtë çështje penale mbajti shqyrtimin fillestar me datën: 19.04.2018, ku Kryetari i trupit gjykues, komform nenit 246 të KPPRK-së, i ofron mundësin të pandehurit të pranoj fajësinë ose të deklarohet i pafajshëm.

I pandehuri B.LL nuk e pranon fajësinë për veprën penale me të cilën e ngarkon aktakuza, kurse avokati i të akuzuarit me datën 11.05.2018 paraqiti kërkesën për hudhje të akuzës.

Kërkesën për hudhjen e aktakuzës të paraqitur nga mbrojtësi i të pandehurit, kryetari i trupit gjykues me aktvendimin e datës 21.05.2018 e ka refuzuar si të pa bazuar, për arsye se nuk janë plotësuar kushtet ligjore për hudhjen e saj.

Gjykata gjithashtu caktoi dhe mbajti shqyrtimet gjyqësore me dt. 16.01.2019, dhe 03.12.2019, ku prokurori i shtetit, në fjalën përfundimtare mbeti në tërësi pranë aktakuzës duke i propozuar trupit gjykues që i akuzuari të shpallet fajtor për veprën penale ngasja në gjendje të paaftë apo të dehur nga neni 379 par.4 lidhur me par.1 të KPRK-së dhe ti shqiptohet dënimi i paraparë me ligj.

Mbrojtja e të akuzuarit –

I akuzuari në shqyrtimin fillestar si dhe në fillim të shqyrtimit gjyqësor nuk e ka pranuar fajësinë për veprën penale ngasja në gjendje të paaftë apo të dehur nga neni 379 par.4 lidhur me par.1 të KPRK-së për të cilën e ngarkon aktakuza.

Në mbrojtjen e tij deklaron se ditën kritike të dt. 08.03.2018, e ka drejtuar veturën “ËË Vento”, ku nga Ferizaj ka shkuar në Kaçanik tek një shok rreth orë 20:00 dhe aty ka qëndruar rreth një orë, pastaj rreth orës 21:00 është kthyer për në Ferizaj. Gjatë kohës sa ka qëndruar te shoku i tij në Kaçanik, thekson se ka konsumuar ushqim – sallatë pule dhe vetëm një birrë 0,5 l. kanaqe të shkupert. Rreth orës 21:00 është nisur nga Kaçaniku në drejtim të Ferizajt ku ka qenë duke vozitur me një shpejtësi rreth 50-60 km/h, dhe me të arritur në afërsi të restorantit “...” thekson se para meje në të njëjtin drejtim të lëvizjes kishte qenë duke lëvizur një automjet, i cili e kishte ndezur treguesin e djathtë të drejtimit dhe e kishte ngadalësuar shpejtësinë për tu kthyer në të djathtë dhe me që unë isha në afërsi të këtij automjeti duke lëvizur prapa tij, për të mos e goditur këtë automjet ka ndërmarrë veprimin e tejkalimit të këtij automjeti, duke dalë në anën e majtë të veturës e cila po kthehej në të djathtë dhe me që koha ishte me shi dhe errësirë, dukshmëria ka qenë e dobët, në ato momente gjatë tejkalimit i është bartur vetura dhe me pjesën e përparme të anës së djathtë të automjetit e ka goditur këmbësorin i cili kishte qenë në atë pjesë të rrugës të cilin nuk e ka vërejtur. Pas goditjes së këmbësorit e ka ndaluar menjëherë veturën, ka dalë nga vetura dhe është ofruar te këmbësori i goditur për ti dhënë ndihmën e parë, ndërkohë pas pak kohe kanë arritur policia dhe ky ka shkuar në veturën e

policiisë, e pas pak kohe kanë arritur edhe automjeti i ndihmës së shpejtë të cilët e kanë marrë të lënduarin dhe e kanë dërguar në Qendrën Emergjente, kurse ky ka qëndruar në veturën e policiisë, gjersa e kanë dërguar në Stacionin Policor në Ferizaj, ku aty ka dhënë një deklaratë lidhur me këtë aksident dhe është ndaluar aty në polici. Në Stacionin Policor në Ferizaj, policia i kanë ofruar një aparat për të i fryrë, të cilit i ka fryrë një herë, por i kanë thënë se nuk qenka në rregull e pastaj i kanë ofruar një tjetër të cilit i ka fryrë dhe pastaj ka kuptuar që ky aparat ishte për matjen e alkoolit në organizëm. Shtonë se familja ime kanë marrë pjesë në varrimin e të ndjerit N.M, dhe pas lirimimit nga paraburgimi ka kontaktuar – ndenjtur me vëllain e të ndjerit N.... – A.M me të cilin disa herë ka pirë kafe, ku prezent kanë qenë edhe babi i të akuzuarit dhe vëllai i të ndjerit A.M , Andaj me familjen e të ndjerit ne jemi pajtuar të cilëve iu kam shprehë ngushëllime shumë herë dhe i ju kam kërkuar falje. Gjatë mbrojtjes së tij gjithashtu shtonë se gjatë vozitjes së automjetit ditën kritike nuk kam qenë i dehur, por e kam ndier veten në gjendje të mirë shëndetësore. Bile ka menduar se një birrë është e lejuar që të konsumohet edhe gjatë vozitjes, se më parë kur ka punuar në një vend të punës me makina të ndryshme të punës ku është kërkuar koncentrim i madh në punë, nga mëngjër i punës iu është lejuar që ta konsumojnë nga një birrë.

Gjykata vlerëson se mbrojtja e të akuzuarit ishte konsistente në të gjitha fazat e procedurës penale, pa asnjë ndryshim dhe se karakterizohet me mbrojtje të logjikshme, të natyrshme, për më tepër mbrojtja e tij është në harmoni dhe e mbështetur me të gjitha provat tjera të prezantuara, si me deklaratën e të dëmtuarit-dëshmitarit A.M, njashtu edhe me provat tjera materiale, me ekspertizën e ekspertit të komunikacionit F.S të dt. 26.03.2018 dhe me akt ekspertimin mjeko – ligjor të përpiluar nga ekipa e mjekëve Dr. M.G, Dr. D.H dhe Mr. Ph. N.SH, nga Instituti i Mjekësisë Ligjore i dt. 29.07.2019.

Mbrojtësi i autorizuar i të pandehurit- A.I në fjalën përfundimtare deklaron: me provat të cilat janë administruar në shqyrtimin gjyqësor nuk është vërtetuar gjendja faktike e prezentuar në përshkrimin e dispozitivit të aktakuzës përkitazi me shkakun që shkaktoi aksidentin në komunikacion, pasojë e të cilit ishte vdekja e tani të ndjerit N.M

Mbrojtja konsideron se konstatimi dhe mendimi i konzorciumit të mjekëve të Institutit Mjeko Ligjor në mënyrë shumë të qartë kanë konstatuar se në ngjarjen kritike nuk mundet madje as të supozohet që kemi të bëjmë me dehje përkatsishtë paftësi për ngasjen e vetures në rastin konkret.

Ekspertët në mënyrë shumë koncize kanë sqaruar faktin se ekzistimi i dehjes ose jo është qështje dhe kompetencë mejkësore e jo kompetencë e organeve të judikatures e as ekspertit të komunikacionit siq pretendohet se ai ka dhënë konstatim dhe mendim se prezenca e alkoolit në organizmin e të pandeurit prej 0.89 promila e vërtetion dehjen, përkatsisht pa aftësinë e ngasësit të veturës për të drejtuar në mënyrë të sigurt veturen nga tani i akuzuari.

Edhe vetë eksperti i komunikacionit me konstatimin dhe mendimin e tij ka theksuar se deri te aksidenti ka ardhur për shkak të mos përshtatjes së shpejtësisë së lëvizjes kushteve në komunikacion, dhe si rezultat i kësaj në momentin kur ngasësi ka hasur në veturen e cila qarkullonte para tij me shpejtësi të ngadalsuar, ka ndërmarr veprime për të evituar goditjen duke u orvat që të tejkalon e që ka ardhur deri te bartja për shkak të asfaltit të lagur të vetures së tij dhe goditjes së këmbësorit tani të ndjerit.

Pra mbrojtja konderon se për të egzistuar vepra penale nga neni 379 kërkohet që në mënyrë të sigurtë të vërtetohet se shkakun që shkaktoi aksidentin qëndron në dehjen përkatsisht në paaftësinë e ngasësit për të drejtuar qaratsi në mënyrë të sigurt veturen.

Në mendimin e ekspertëve në piken e 3 dhe 5 në mënyrë eksplicite është dhënë mendimi i tyre se nuk mund të konfirmohet se kemi pas dehje në rastin konkret, po ashtu nuk mund të konstatohet dhe konsiderohet se ka egzistuar qartazi paftësi për drejtim të sigurt në ngasjen e vetures në ngjarjen kritike.

Në praktiken gjyqësore as nuk kërkohet ekzaminimi nga ekspertët kompetent nëse nuk është koncntrimi i **alkoolit në gjak** më shumë se **1.5 promil** për shkak se konsiderohet që personi nuk është i **dehur** dhe nuk është qartazi i pa aftë për ngasje të vetures.

Andaj i propozon trupit gjykues që cilësimin juridik të caktuar nga ana e prokurorisë në kuptim të nenit 360 par.2 të mos e pranoj.

Mbrojtja por edhe i pandehuri në të gjitha fazat e procedurës asnjëherë nuk ka kontestuar se shkaktar i aksidentit është pikërisht i akuzuari për shkak të mos përshtatjes së shpejtësisë kushteve të komunikacionit në situatën të cilën nuk ka mundur me e parapa, se vetura e cila qarkullonte para tij lëvizte me një shpejtësi shumë të ngadalësuar, dhe nga **pakujdesia** nuk ka arritur që të parashehë dhe të vepron në situatën në të cilën është ndodhur, pra i akuzuari e pranon fajësinë që është shkaktar i aksidentit për veprën penale rrezikimi i trafikut publik nga neni 378 par.9 lidhur me par 6 dhe par.1 të KPRK-së.

I propozon gjykatës që me rastin e shqiptimit të sanksionit penal të mirren parasysh rrethanat e ngjarjes kritike dhe rrethanat që i referohen të pandehurit.

Provat e paraqitura në shqyrtimin gjyqësor-

Pasi që i akuzuari, nuk e ka pranuar fajësinë për veprën penale ngasja në gjendje të paaftë apo të dehur nga neni 379 par.4 lidhur me par.1 të KPRK-së gjykata ka bërë paraqitjen provave dhe pas vlerësimit të tyre një nga një dhe duke i ndërlidhur reciprokisht njëri me tjetrin, në kuptim të dispozitës së nenit 361 par.1 dhe 2 të KPPK-së, vërtetoj gjendjen faktike të përshkruar hollësisht në dispozitivin e këtij aktgjykimi:

Gjykata gjendjen e këtillë faktike e ka vërtetuar përmes provave të prezantuara në shqyrtimin gjyqësor dhe atë:

→ Pjesërisht nga mbrojtja e vet të akzuarit; →

Nga procesverbali mbi marrjen në pyetje të të dëmtuarit/dëshmitarit A.M të dhënë në shqyrtimin gjyqësor të kësaj gjykate me dt. 16.01.2019;

→ Nga shikimi në procesverbalin mbi ekzaminimin e pranisë së alkoolit në organizëm i të akzuarit B.LL i dt. 08.03.2018 si dhe fotografia e alkootestit;

→ Nga certifikata e vdekjes e lëshuar nga Instituti i Mjekësisë Ligjore për tani të ndjerin N.M i dt. 09.03.2018;

→ Nga ekspertiza e ekspertit të komunikacionit F.S i dt. 26.03.2018;

→ Nga shikimi në fotografitë, në CD dhe incizimet nga kamerat e sigurisë të cilat gjenden në shkresat e lëndës;

— Nga akt ekspertimi mjeko – ligjor i përpiluar nga ekipa e mjekëve Dr. M.G, Dr.D.H dhe Mr.Ph.N.SH, nga Instituti i Mjekësisë Ligjore i dt. 29.07.2019

Vlerësimi i provave të paraqitura në shqyrtimin gjyqësor-

Gjykata ka pasur për detyrë që në këtë çështje penale të ndriçoj dy versionet e paraqitura si në procedurën hetimore po ashtu edhe në shqyrtimin gjyqësor dhe atë: versionin e Prokurorit të Shtetit (se në veprimet e të akuzuarit qëndrojnë elementet e veprës penale Ngasja në gjendje të paaftë apo të dehur nga neni 379 par.4 lidhur me par.1 të KPRK-së siç edhe e ngarkon aktakuza) dhe versionin e të akuzuarit dhe mbrojtësit të tij (se në veprimet e të akuzuarit nuk qëndrojnë elementet e kësaj vepre penale siç pretendon prokurori, por elementet e veprës penale Rrezikimi i trafikut publik nga neni 378 par. 9 lidhur me par.6 dhe 1 të KPRK-së për të cilën vepër e pranon fajësinë edhe vetë i akuzuari), andaj Gjykata e ndodhur mes këtyre dy versioneve arsyetimin e këtij aktgjykimi do ta përqendron pikërisht në sqarimin e këtyre rrethanave.

I dëmtuari - dëshmitari A.M deklaron: Se natën kritike të dt. 08.03.2018 gjersa ka qenë duke e shikuar lojën e futbollit përmes TV-së, në lokalin e quajtur “.....” në Kaçanik, djali i tezës së tij A.V i cili punon në restorantin “.....”, përmes telefonit e ka njoftuar se në rrugën magjistrale Kaçanik-Ferizaj, përballë restorantit “...” ka ndodhur një aksident trafiku, por nuk e ka ditur se kush është aksidentuar. Me të pranuar këtë informatë, i dëmtuari menjëherë ka shkuar në Stacionin policor në Kaçanik dhe nga zyrtarët policor është njoftuar se në këtë aksident viktimë është vëllai i tij, tani i ndjeri N.M, i cili ka pësuar lëndime të rënda trupore dhe për dhënien e ndihmës mjekësore e kanë dërguar në Qendrën Emergjente në Ferizaj. Pastaj i dëmtuari me një automjet taksit ka shkuar në qendrën emergjente në Ferizaj, ku aty ka takuar vëllain e tij – viktimën N.M duke e futur në automjetin e ndihmës së shpejtë për ta dërguar në QKUK në Prishtinë, dhe në të njëjtin automjet të ndihmës së shpejtë së bashku me viktimën dhe ekipin mjekësorë ka shkuar edhe ky, dhe kur kanë arritur në QKUK në Prishtinë, viktimës iu është ofruar ndihma mjekësore, por për shkak të lëndimeve të rënda trupore nuk ka mundur të përballojë dhe të nesërmen me dt. 09.03.2018 në ora 04:30 ka ndërruar jetë. Pohon se familjarët e të akuzuarit B.LL kanë kërkuar që të marrin pjesë në ceremoninë e varrimit të të ndjerit N....,

të cilët edhe i kanë pranuar dhe kanë marrë pjesë të varrimin e tij dhe kanë kërkuar që të shkojnë në familjen e të ndjerit për të iu shprehur ngushëllime, të cilët edhe i kanë pranuar dhe iu kanë shprehur ngushëllime. Thekson se me të akuzuarin dhe me familjen e tij janë pajtuar dhe tani në mes veti nuk kanë asgjë të keqe, andaj për këtë rast nuk i bashkëngjitet ndjekjes penale, e as nuk parashtron kërkesë pasurore juridike, meqë një kërkesë të tillë e kanë realizuar nga Kompania e sigurimit.

Dëshminë e të dëmtuarit A.M, trupi gjykues e vlerësoj si dëshmi të besueshme dhe të vërtetë, me që është identike me dëshminë e tij të dhënë në procedurën hetimore dhe të konfirmuar në shqyrtimin gjyqësor, në prezencën e të pandehurit, andaj trupi gjykues nuk gjeti ndonjë arsye që do të vinte në pyetje besueshmërinë e kësaj dëshmie.

Vlerësimi i provave materiale-

Nga shikimi në procesverbalin mbi ekzaminimin e pranisë së alkoolit në organizmin e të akuzuarit B.LL i dt. 08.03.2018 si dhe fotografia e alkootestit; konstatohet se të akuzuarit B.LL, në cilësinë e ngasësit të veturës, pas ndodhjes së aksidentit, nga ana e Policisë së Kosovës, me anë të **alkooltestit**, i është bërë matja e **sasisë së alkoolit**, e që ka rezultuar me BAC 0.89 promila, ku në foton e bashkangjitur këtij procesverbali vërehet personi në fjalë dhe vërehet alkooltesti me nr..... si dhe vërehet rezultati BAC **0.89 promila**.

Nga certifikata e vdekjes nr..... e dt.13.03.2018 lëshuar nga Instituti i Mjekësisë Ligjore në Prishtinë konstatohet se nga aksidenti i ndodhur me datën 08.03.2018, i ndjeri N.M me dt. 09.03.2018 ka ndërruar jetë në QKUK Prishtinë.

Nga ekspertiza e ekspertit të komunikacionit F.S e dt. 26.03.2018; konstatohet se aksidenti i ndodhur me dt.08.03.2018, në ora 21,30, në rrugën Kaçanik – Ferizaj, përball restorantit “...” ka ndodhur për shkak të lëshimeve të ngasësit të automjetit “VË Vento” B.LL, i cili gjatë lëvizjes në rrugë ka vozitur automjetin e tij nën ndikim të alkoolit duke mos përshtatur shpejtësinë e lëvizjes gjatë tejkalimit ndaj kushteve ekzistuese në rrugë (asfalti i lagur dhe natë), ku humb kontrollin e lëvizjes dhe sillet në rrugë duke e goditur me pjesën e përparme të anës së djathtë këmbësorin N.M, i cili në atë moment ishte duke pritur jashtë rrugës.

Me rastin e vlerësimit të ekspertizës së ekspertit të komunikacionit, trupi gjykues kësaj ekspertize në përgjithësi i ka shprehur besimin e plotë në rrethanat se ngasësi i automjetit të aksidentuar *nuk e ka përshtatur shpejtësinë e lëvizjes gjatë tejkalimit ndaj kushteve ekzistuese në rrugë (asfalti i lagur dhe natë)* ku rregullat e sjelljes së ngasësit të automjetit në rrugë i ka sqaruar edhe sipas dispozitave ligjore të neneve, 53 dhe nenit 41 të Ligjit mbi sigurinë në Komunikacion.

Eksperti i komunikacionit në përfundim të ekspertizës së tij (fq.11 ekspertizës “4.0 përfundim”) te lëshimet e ngasësit të automjetit ka përshkruar se ngasësi i automjetit, B.LL gjatë lëvizjes në rrugë ka vozitur automjetin e tij edhe nën ndikim të alkoolit dhe atë duke u bazuar në raportin e policisë, që ka rezultuar me 0.89 promil duke përshkruar nenin 233 të LSKRR, në të cilën dispozitë ligjore theksohet se shoferit të mjeteve të kategorisë A1, A2, A, B, BE etj., nuk i lejohet ta drejtoj mjetin në trafikun rrugor nëse në gjak ka alkool mbi 0.5 g./kg respektivisht me sasi përkatëse në miligram për litër të ajrit të nxjerrë.

Mirëpo trupi gjykues vlerëson se eksperti i komunikacionit për shkak të përgatitjes së tij profesionale nuk është i thirrur për të vlerësuar se ngasësi i automjetit a ka qenë i paaftë apo i dehur gjatë vozitjes, se një vlerësim të tillë mundë ta bëjnë vetëm ekspertët e mjekësisë ligjore.

Me qëllim të evitimit të kësaj dileme, përkatësisht me qëllim të vërtetimit të faktit se prezenca e **alkoolit** në organizmin e të akuzuari B.LL ditën kritike të ndodhjes së aksidentit me dt.08.03.2018 gjatë ngasjes së automjetit a e ka bërë ngasësin e automjetit në gjendje të paaftë apo të dehur për të drejtuar në mënyrë të sigurt veturën në komunikacion, siç është e përcaktuar me dispozitën e nenit 379 të KPRK-së, trupi gjykues ka aprovuar propozimin e mbrojtësit të autorizuar të akuzuarit av. A.I dhe me Urdhëresën PKR.nr.38/18 të dt. 27.03.2019 ka urdhëruar kryerjen e ekspertizës mjeko ligjore nga ana e Institutit të Mjekësisë ligjore në Prishtinë.

-Nga leximi i Raportit - Akt ekspertimit mjeko ligjor në bazë të dokumenteve të çështjes të dt. 29.07.2019 i përpiluar nga ekipi i ekspertëve të Institutit të mjekësisë ligjore: Dr.M.G, MD, FMD, Specialist i mjekësisë ligjore, Dr.D.H, MD, FMD, specialist i mjekësisë ligjore dhe Mr.Ph. N.SH, Specializant i Toksikologjisë, në DISKUTIM të këtij raporti, nga ekipa e ekspertëve janë shënuar

dhe sqaruar në detaje të gjitha të gjeturat faktike lidhur me aksidentin e ndodhur me dt. 08.03.2018 duke filluar nga pika A, B, C, D,E,F,G dhe H dhe është përshkruar mendimi dhe konstatimi i ekipit të ekspertëve në këtë raport, duke filluar nga pika I, II III, dhe IV, ku gjykata vlerëson çdo pikë të këtij raporti, si në vijim:

-Në pikën I. të raportit është konstatuar se të akuzuarit matja e **sasisë së alkoolit** nga ana e Policisë së Kosovës , me anë të alkooltestit iu është bërë rreth një orë e gjysmë (1.5 orë) pas momentit të aksidentit, e që ka rezultuar BAC 0.89 promila.

-Në pikën II. të raportit është konstatuar se nuk ka të dhëna të mjaftueshme lidhur me gjendjen e pajisjes së **alkootestit** dhe nuk ka analiza konfirmuese dhe krahasuese. Kurse në bazë të diskutimit që e kanë dhënë ekspertët në pikën C të këtij raporti është theksuar se kur nga analiza e alkooltestit rezulton se ka prezencë të alkoolit në organizëm është e paraparë që të kryhen edhe analizat toksikologjike të gjakut dhe urinës për konfirmim si dhe testi i ekuilibrit. E që në rastin konkret pos **alkootestit** nuk është bërë ndonjë analizë tjetër konfirmuese dhe krahasuese.

-Në pikën III. të raportit, Ekipi i ekspertëve ka sqaruar se gjendjen e **dehjes** në momentin e aksidentit e konfirmon testi i ekuilibrit ose balancës. Kjo pikë është e ndërlidhur me pikën H. të diskutimit që e kanë dhënë ekspertët në këtë raport sipas të cilit është e mundur që një vozitës të ketë përqendrim të lartë të **alkoolit në gjak**, por gjendja e tij psiko fizike nuk është e komprometuar dhe është e mundur që një vozitës të ketë përqendrim të ulët të **alkoolit** në gjak, por gjendja e tij psiko fizike është e komprometuar (e rënduar). Andaj kjo gjendje psiko fizike matet me testet që tregojnë komprometimin psiko fizik, siç janë: testet e balancës dhe analizat e sjelljes, ku në rastin konkret ndaj të akuzuarit një gjë e tillë nuk është bërë.

-Në pikën IV. Të raportit, ekipi i ekspertëve ka ardhur në përfundim se konfirmimi i gjendjes së paaftësisë së ngasjes apo **dehjes**, duke e bërë përcaktimin e **alkoolit** vetëm me pajisjen **alkootestit**, pa i bërë edhe analizat tjera konfirmuese dhe krahasuese, nuk është i mjaftueshëm.

Gjykata mendimit të përpiluar nga Komisioni i ekspertëve mjeko-ligjor: Dr.M.G, Dr. D.H dhe Mr.Ph. N.SH i ka falur besim të plotë, me që e njëjta është përpiluar në të arritura shkencore,

në mënyrë profesionale, për më tepër janë përshkruar në mënyrë të detajuar të gjeturat faktike në bazë të shkresave të lëndës dhe është dhënë një konstatim dhe mendim i qartë dhe profesional lidhur me **gjendjen psiko-fizike** të akuzuarit në kohën kur ka qenë duke e drejtuar automjetin e aksidentuar, e nuk është gjetur ndonjë rrethanë objektive apo subjektive që do ta dëmtonte besueshmërinë e këtij raporti, i cili konstatim mjekësor është në harmoni edhe me provat personale, përkatësisht me dëshminë e të dëmtuarit dhe me mbrojtjen e të akuzuarit dhe në harmoni me provat materiale.

Në pyetjen se a e ka bërë të akuzuarin **“qartë të paaftë për vozitje të sigurt”** prezenca e alkoolit në organizëm në sasi prej **0.89 promilë** gjykata vlerëson se një përgjigje të plotë e kanë dhënë Komisioni i lartcekur i ekspertëve të Institutit të mjekësisë ligjore të lëmisë përkatëse, të cilët në Akt ekspertimin mjeko ligjor në bazë të dokumenteve të çështjes, kanë sqaruar faktin se alkooli i matur vetëm me anë të alkotestit, pa i bërë edhe analizat tjera konfirmuese dhe krahasuese, është i pa mjaftueshëm. Andaj pretendimet e prokurorit të shtetit, se i akuzuari në kohën e ndodhjes së aksidentit e ka drejtuar automjetin në gjendje të paaftë apo të dehur siç parashihet me dispoziten e nenit 379 të KPRK-së, gjykata nuk ka mundur të pranojë, pasi që ato pretendime janë në kundërshtim me mendimet dhe konstatimet e ekspertëve të përshkruara në këtë ekspertizë, e cila ekspertizë nga Gjykata u çmua si profesionale, në të arriturat shkencore dhe nuk pati ndonjë arsye që të mos i besohet.

Analiza e ligjit material dhe fjalës përfundimtare të prokurorit të shtetit.-

Trupi gjykues e konsideron të nevojshme të bëj një analizë të veprës penale **-Ngasja në gjendje të paaftë apo të dehur nga neni 379 të KPRK-së**, ku sipas paragrafit 1 të kësaj dispozite këtë vepër penale e kryen: **“Kushdo që drejton automjetin në gjendje të paaftë apo nën ndikim të alkoolit apo të substancave tjera dehëse”**.

Pra, veprimi i kryerjes së kësaj vepre konsiston në drejtimin e automjetit nën **ndikimin e alkoolit** apo mjeteve tjera dehëse, që do të thotë se gjatë kohës së vozitjes, kryesi duhet të jetë në gjendje të dehur, e cila është krijuar me përdorimin e **alkoolit** apo të mjeteve të tjera dehëse (siç janë **droga dhe substancat** tjera natyrore apo sintetike të cilat ndikojnë në sistemin nervor të atij personi që i konsumon ato).

Mirëpo nuk konsiderohet se është kryer kjo vepër penale në çdo rast kur personi e drejton automjetin nën ndikimin e **alkoolit** apo të mjeteve të tjera **dehëse**. Përkundrazi, për ekzistimin e kësaj vepre penale kërkohet që personi të jetë edhe “qartazi i paaftë për një vozitje të sigurtë” që do të thotë se paaftësia e qartë për një vozitje të sigurtë është tipar i kësaj vepre penale, e cila duhet të konstatohet në çdo rast konkret.

Intensiteti i dehjes dhe shpejtësia e dehjes varen nga sasia e **konsumimit të alkoolit** dhe nga një sere vetish psiko-somatike të personit i cili ka konsumuar alkool, siq janë psh. mosha, gjendja shëndetsore, pesha fizike, lodhja etj.

Sipas dispozitave të Ligjit për Sigurinë në Trafikun Rrugor, konsiderohet se drejtuesi i mjetit është nën ndikimin e alkoolit kur, me analizat e gjakut a gjakut dhe urines, konstatohet prezenca e alkoolit në gjak prej më shumë se **0.5 gr/lit.** ose mg/ml. ose nëse **prezenca e alkoolit** në organizëm është vërtetuar me mjete dhe metoda përkatëse (alkometër etj.) ose kur pa kontrollit profesional konstatohet se ai pa marr parasysh përqindjen e alkoolit, shfaq shenja çrregullimi nga përdorimi i **alkoolit**. Me këtë përqindje të alkoolit shoferit nuk i lejohet ta drejtonë mjetin në komunikacionin rrugor, se përndryshe në bazë të këtij ligji, ai kryen kundërvajtje në trafik.

Se a është drejtuesi i mjetit nën ndikim të **alkoolit** dhe lëndëve të tjera dehëse **qartazi i paaftë për vozitje të sigurtë**, është qështje që duhet shqyrtuar dhe analizuar për çdo rast konkret, duke konstatuar paraprakisht dy rrethana:

-Së pari, duhet të konstatohet që drejtuesi mjetit ka qenë në gjendje të dehur, përkatësisht nën ndikimin e mjeteve joshëse, dhe

-Së dyti, që gjendja e tillë drejtuesin e mjetit ta ketë bërë qartë të paaftë për vozitje të sigurt. Përmbajtja e alkoolit në organizëm përcaktohet me analizat e gjakut dhe urinës, matjen e sasisë së alkoolit në litër, me fryerjen e ajrit, me kontrollime mjekësore, me metoda dhe aparate të tjera. Nisur nga përqëndrimi i **alkoolit në gjak**, në mjeksinë ligjore dhe psikiatri dallohen disa stadi të dehjes – të gjendjes së alkoolizuar siq janë: **dehja e lehtë, dehja e rëndë, gjendja e**

dehjes së thellë, gjendja komatoze dhe gjendja e helmimit të rëndë me alkool, me mundësi fataliteti – vdekje të personit të alkoolizuar .

Sipas zgjidhjeve të ligjeve mbi sigurinë e trafikut public të disa vendeve dhe praktikave gjyqësore, konsiderohet se drejtuesi i automjetit është qartë i paaftë për ngasje të sigurt në rastet kur në gjakun e tij konstatohet 2.5 promilë e alkoolit.

Lidhur me këtë, në praktikën gjyqësore, në një sërë rastesh, është konstatuar se personi në gjakun e të cilit janë gjetur **2.5 promilë alkool**, ka qenë tërësisht i paaftë për vozitje të sigurtë. Kjo sasi e **alkoolit në gjakun** e tij do të ishte provë e pa kontestueshme për të konstatuar se ka qenë në gjendje të pa aftë për ngasje të sigurtë.

Ndërsa ngasësit të cilit **prania e alkoolit në gjakun** e tij i është konstatuar të jetë midis **1.5 deri 2.5 promilë**, për të vërtetuar se a ka qenë i paaftë për vozitje të sigurt, përveq koncentrimit të alkoolit, duhet që në çdo rast konkret të konstatohen edhe disa rrethana tjera siq janë: mënyra e vozitjes, sjellja e shoferit gjatë drejtimit të automjetit, rrethanat nën të cilat është shkaktuar aksidenti, sjellja e vozitësit pas aksidentit, mosha e tij, shëndeti etj.

Nëse në gjakun e ngasësit të mjetit është gjetur më pak **se 1.5 promilë të alkoolit**, atëherë duhet konstatuar se gjendja e tillë në të shumtën e rasteve nuk e bënë të paaftë për vozitje të sigurt. Mirëpo edhe në këto raste bëhet fjalë për vozitje nën **ndikimin e alkoolit**, por kjo nuk duhet të konsiderohet vepër penale, por kundërvajtje, sepse siq u theksua më lartë, për tu konsideruar se është kryer kjo vepër penale, duhet të konstatohet se kryesi ka qenë qartësisht i paaftë për vozitje të sigurt.

Përveç analizës së tipareve të veprës penale Ngasje në gjendje të paaftë apo të dehur nga neni 379 par.4 lidhur me par.1 të KPRK-së trupi gjykues e konsideron të nevojshme edhe analizën e Fjalës përfundimtare të prokurorit të shtetit, i cili konsideron se në këtë rast përmbushen në tërësi elementet e kësaj vepre penale duke marrë parasysh faktin se pas aksidentit, me **alkooltest** nga ana e zyrtarëve policor është bërë matja e **pranis së alkoolit në organizmin** e të pandehurit, dhe kjo prezenc ka **qenë 0.89 promil**, e që sipas pretendimit të prokurorit një qështje e tillë është e rregulluar në mënyrë taksative me ligjin mbi rregullat e

trafikut rrugor, që është ligj bazik në të cilin sipas nenit 233 është përcaktuar se shoferëve të kategorisë B të cilin e ka poseduar i akuzuari nuk ju lejohet ta drejtojnë mjetin në trafikun rrugor nëse në gjak kanë mbi 0.5 gram për kg, rrespektivisht në sasi përkatse në miligram për liter të ajrit të nxjerrë, e që në rastin konkret kjo normë është tejkaluar në 0.89 dhe me këte, vie në përfundim se është konsumuar pikërisht vepra penale ngasje në gjendje të pa aftë apo të dehur nga neni 379 par.4 lidhur me par 1 të KPRK-së.

Pretendimi i prokurorit të shtetit të paraqitur në fjalën përfundimtare, se në rastin konkret në veprimet e te akuzuarit qëndrojnë elementet e veprës penale për të cilën akuzohet sipas bindjes së trupit gjykues është hipotetik, i pa bazuar dhe i pa vërtetuar me prova. Kjo për faktin se nëse në gjakun e vozitësit është gjetur më pak se **1.5 promilë të alkoolit**, e që në rastin konkret tek i akuzuari B.LL është edhe më pak (**0.89 promilë**), atëherë duhet konstatuar se gjendja e tillë në të shumtën e rasteve nuk e bën të paaftë për vozitje të sigurt. Mirëpo edhe në këto raste siç theksuam më lartë, bëhet fjalë për vozitje nën ndikimin e alkoolit, por kjo nuk konsiderohet vepër penale, por kundërvajtje, nga se për tu konsideruar se është kryer kjo vepër penale, duhet të konstatohet se kryesi ka qenë “**qartësisht i paaftë për vozitje të sigurt**”.

Pretendimi i prokurorit të shtetit të paraqitur në fjalën përfundimtare, se në rastin konkret në veprimet e te akuzuarit qëndrojnë elementet e veprës penale për të cilën akuzohet sipas bindjes së trupit gjykues është hipotetik, i pa bazuar dhe i pa vërtetuar me prova. Kjo për faktin se nëse në gjakun e vozitësit është gjetur më pak se **1.5 promilë të alkoolit**, e që në rastin konkret tek i akuzuari B.LL është edhe më pak (**0.89 promilë**), atëherë duhet konstatuar se gjendja e tillë në të shumtën e rasteve nuk e bën të paaftë për vozitje të sigurt. Mirëpo edhe në këto raste siç theksuam më lartë, bëhet fjalë për vozitje nën ndikimin e **alkoolit**, por kjo nuk konsiderohet vepër penale, por kundërvajtje, nga se për tu konsideruar se është kryer kjo vepër penale, duhet të konstatohet se kryesi ka qenë “**qartësisht i paaftë për vozitje të sigurt**”.

Se në veprimet e të akuzuarit nuk ...festohen elementet e kësaj vepre penale vërtetohet edhe nga ekspertiza e ekspertit të komunikacionit F.S të dt. 26.03.2018; në të cilën ekspertizë konstatohet se aksidenti i ndodhur me dt.08.03.2018, në ora 21,30, në rrugën Kaçanik – Ferizaj, përball restorant “...” në Kaçanik, ka ndodhur për shkak se ngasësi i automjetit të aksidentuar

nuk e ka përshtatur shpejtësinë e lëvizjes gjatë tejkalimit ndaj kushteve ekzistuese në rrugë (asfalti ka qenë i lagur dhe ka qenë natë-errësirë) ku rregullat e sjelljes së ngasësit të automjetit në rrugë i ka sqaruar edhe sipas dispozitave ligjore të neneve, 53 dhe nenit 41 të Ligjit mbi sigurinë në Komunikacion.

Ndërsa pretendimi I ekspertit të komunikacionit dhe pretendimi prokurorit të shtetit, se aksidenti është shkaktuar edhe për shkak të prezences së alkoolit në organizëm në sasi prej 0.89 promila duke i ju referuar dispozites së nenit 233 të LTRR-së, është pretendim i pa qëndrueshëm dhe i pa bazë, duke qenë se neni 233 I LTRR ka përcaktuar vetëm si ndalesë që vozitësi I automjetit nëse e drejton automjetin me një përqindje më shumë se **0.5 promila** kryen kundërvajtje edhe në rastin kur fare nuk kemi rrezikim konkret në komunikacion e asesi në asnjë rast nuk mund të bazohet pa aftësia e ngasjes së tij në kuptim të egzistimit të tipareve të vepres penale nga neni 379 të KPRK-së.

Ndërsa pretendimi I ekspertit të komunikacionit dhe pretendimi prokurorit të shtetit, se aksidenti është shkaktuar edhe për shkak të prezences së alkoolit në organizëm në sasi prej 0.89 promila duke i ju referuar dispozites së nenit 233 të LTRR-së, është pretendim i pa qëndrueshëm dhe i pa bazë, duke qenë se neni 233 I LTRR ka përcaktuar vetëm si ndalesë që vozitësi I automjetit nëse e drejton automjetin me një përqindje më shumë se **0.5 promila** kryen kundërvajtje edhe në rastin kur fare nuk kemi rrezikim konkret në komunikacion e asesi në asnjë rast nuk mund të bazohet pa aftësia e ngasjes së tij në kuptim të egzistimit të tipareve të vepres penale nga neni 379 të KPRK-së.

Analiza e përshkruar më lartë e tipareve të kësaj vepre penale përputhet edhe me konstatimin dhe mendimin e ekipit të ekspertëve mjeko ligjor të lëmisë përkatëse, të cilët kanë sqaruar faktin se **alkooli i matur** vetëm me anë të **alkootestit**, pa i bërë edhe analizat tjera konfirmuese dhe krahasuese, është i pa mjaftueshëm.

Andaj, pretendimet e prokurorit të shtetit, se i akuzuari në kohën e ndodhjes së aksidentit e ka drejtuar automjetin në gjendje të paaftë apo të dehur siç parashihet me dispoziten e nenit 379 të KPRK-së, trupi gjykues nuk ka mundur ti pranojë, pasi që ato pretendime janë në kundërshtim me të gjitha provat e administruara në shqyrtimin gjyqësor, e posaçërisht në

kundërshtim me mendimet dhe konstatimet e ekspertëve mjeko ligjor të përshkruara në ekspertizë.

Kualifikimi juridik i veprës penale.-

Trupi gjykues ndaj të akuzuarit B.LL nuk pranoi kualifikimin juridik të veprës penale ngasja në gjendje të paaftë apo të dehur nga neni 379 par.4 lidhur me par.1 të KPRK-së, siç është ngarkuar me aktakuzën e Prokurorit të shtetit, pasi që nga provat e administruara në shqyrtimin gjyqësor dhe vlerësimin e tyre, konstatoi se në veprimet e të akuzuarit ...festohen të gjitha elementet objektive dhe subjektive të veprës penale Rrezikimi I trafikut public nga neni 378 par.9 lidhur me par. 6 dhe par.1 të KPRK-se.

Andaj duke u bazuar në dispozitën e nenit 360 par.2 të KPPRK-së, sipas së cilës Gjykata nuk detyrohet me propozimet e prokurorit të shtetit lidhur me kualifikimin ligjor të veprës penale, trupi gjykues pas vlerësimit të gjitha provave të propozuara, bëri rikualifikimin e veprës penale të cekur më lartë nga vepra penale ngasja në gjendje të paaftë apo të dehur nga neni 379 par.4 lidhur me par.1 të KPRK-së, në veprën penale Rrezikimi I trafikut public nga neni 378 par.9 lidhur me par. 6 dhe par.1 të KPRK-se, për të cilën vepër trupi gjykues e shpalli fajtor të akuzuarin dhe ia shqiptoi dënimin e paraparë me ligj.

Përcaktimi i dënimit-

Me rastin e matjes së llojit dhe lartësisë së dënimit, gjykata pati parasysh të gjitha rrethanat në kuptim të nenit 73 të KPRK-së të cilat ndikojnë në llojin dhe lartësinë e dënimit, si rrethana lehtësuese, gjykata mori parasysh faktin se i akuzuari më parë nuk ka qenë i dënuar me aktgjykim të formës së prerë për ndonjë vepër penale, është i martuar, ka qenë korrekt para gjykatës, faktin se familja e të dëmtuarit nuk i është bashkangjitur ndjekjes penale, kanë arritur pajtim familjar në mes tyre, sjelljen e të pandehurit pas aksidenti ku është ndalur për të i ofruar ndihmë tani të ndjerit, si dhe moshën e tij të re, ndërsa me rastin e vlerësimit të rrethanave rënduese trupi gjykues mori parasysh intenzitetin e lartë të rrezikimit të vlerave të mbrojtura siç është jeta e njeriut. Mbi bazën e këtyre rrethanave trupi gjykues të akuzuarit i shqiptoi dënim burgimi në kohëzgjatje prej 1 (një) viti dhe dënimin plotësues - ndalimin e drejtimit të

automjetit të kategorisë “B” në kohëzgjatje prej një viti, i cili dënim është në proporcion me peshën e veprës penale dhe shkallën e përgjegjësisë penale të të akuzuarit, mënyrën dhe rrethanat e kryerjes së veprës penale si dhe personalitetin e të akuzuarit, me bindjen, se me anë të këtij dënimi do të arrihet qëllimi i përgjithshëm i dënimeve i paraparë në nenin 41 të KPRKës, parandalimi i kryesit nga kryerja e veprave penale në të ardhmen (preventiva speciale) si dhe njëkohësisht do të arrihet edhe qëllimi tjetër që ti përmbaj personat e tjerë nga kryerja e veprës penale (preventiva gjenerale).

Llogaritja e paraburgimit, Dënimi plotësues, Kërkesa pasurore juridike dhe shpenzimet e procedurës penale.

Konform nenit 83 par.1 të KPRK-së, në dënimin e shqiptuar me burg, të akuzuarit iu është llogaritur edhe koha e kaluar në paraburgim prej dt. 08.03.2018 deri me dt.19.04.2018, dhe koha e kaluar në arrest shtëpiak prej dt. 19.04.2018 deri me dt. 18.06.2018 .

Konform nenit 67 të KPRK-së, të akuzuarit krahas dënitimit me burgim në kohëzgjatje prej 1/një/viti iu është shqiptuar edhe dënimi plotësues Ndalimi i drejtimit të automjetit të kategorisë “B” në kohëzgjatje prej 1/një/viti, pasi është vërtetuar se i njëjti ka kryer veprën penale me të cilën e ka rrezikuar trafikun publik dhe pasi trupi gjykues ka formuar bindjen se ekziston rreziku që i akuzuari sërish do të kryej vepër penale kundër sigurisë së trafikut publik. Konform nenit 461 par.1 të KPPK-së, i dëmtuari A.M nuk ka parashtruar kërkesë pasurore juridike pranë kësaj gjykate, meqë të njëjtën e ka realizuar nga Kompania e sigurimit.

Konform nenit 450 të KPPK-se, i akuzuari është obliguar që në emër të paushallit gjyqësor të paguaj shumën prej 30 euro, në emër të shpenzimeve të procedurës penale (ekspertizës së komunikacionit dhe ekspertiza mjeko-ligjore) të paguaj shumën prej 198.88 euro dhe konform nenit 39 të Ligjit për kompensimin e viktimave të krimit –Ligji nr.05-L-036 i akuzuari është obliguar që në Fondin për kompensimin e viktimave të dhunës. të paguaj shumën prej 50 euro, të gjitha këto në afat prej 15 (pesëmbëdhjetë) ditësh pasi aktgjykimi të merr formën e prerë.

Nga të cekurat me lartë u vendos si në dispozitiv të këtij aktgjykimi

GJYKATA THEMELORE FERIZAJ - DEPARTAMENTI PËR KRIME TË RËNDA.

PKR.nr. 38/18 Me dt. 05.12.2019.

Sekretarja juridike

Kryetari i trupit gjykues-gjyqtari,

A.S

S.K

KËSHILLA JURIDIKE: Kundër këtij aktgjykimi, është e lejuar ankesa, ne afat prej 15 ditësh pas pranimit te kopjes, Gjykatës së Apelit në Prishtinë, përmes kësaj Gjykate.

KAPITULLI I DYTË

1. Alkooli si faktorë sigurie në komunikacionin rrugor

Alkoolizmi, si dukuri socio-patologjike, është mjaft i përhapur në bëtën bashkëkohore.²⁹ Alkoolizmi si dukuri dhe problem mund të vështrohet nga aspekti medicinal social dhe kriminal. Alkoolizmi si problem medicinal paraqet një sëmundje e cila shkatëron shëndetin psikik dhe fizik të individit. Në këtë drejtim, personat që konsumojnë alkoolin në mënyrë kronike shkatërohen dhe te ata paraqiten një varg sëmundjesh të natyrës psikike por edhe organike, si pasoje e ndikimit shkatërimtar të alkoolit. Nga ana tjetër alkoolizmi si problem social paraqet një dukuri mjaft të përhapur në shoqëritë bashkëkohore dhe zakonisht është e lidhur me dezorganizimet individuale dhe shoqërore.

Alkoolizmi karakterizohet me rritjen e tolerancës dhe varësisë psikike nga alkooli. Efektet afatgjate nga përdorimi i alkoolit kyçin cirozë në mushkërinë e zezë, pankreatitis, epilepsi, polinuropati, demencion alkoolik, sëmundje në zemër, defi cit nutritiv dhe disfunkcionim seksual, si dhe rrezik për kancer.³⁰ Alkoolizmi lidhet me probleme martesore, dhunë familjare, lërje anësh dhe keqpërdorim të fëmijëve, humbje të punës. Shenjat specifi ke të alkoolizmit janë: amnezia, humbja e kontrollit të të pierjes dhe sjelljes, rritje dhe rënie të tolerancës dhe sindrom apstinencial.

Alkoolikët manifestojnë:³¹

- Tolerancë ekstreme të ulët të frustrimeve
- Narcizëm ekstrem

²⁹ R.Halili, Kriminologjia, Prishtinë, 2016, fq.304

³⁰ Kryqi i kuq i Republikës së Maqedonisë së Veriut

³¹ Po aty

- Reagime sekondare psikologjike të pranishme janë:
- Hipersenziviteti
- Impulsiviteti
- Ndjenja e izolimit dhe gjykimit
- Mëni
- Ambiciozitet
- Tendenca mazohiste-sadiste

Simptomet e të dëgjuarit: anksozitet, shqetësim, pagjumësi, shtypje të lartë të gjakut, temperaturë, puna e zemrës dhe frymëmarrjes përshpejtohet, dobësi në zemër, huti, dezorientim, halucinacione, shtangie, deri në vdekje. Një numër i madh të cilët konsumojnë alkool i bartin pasojat si: dënime, aksidente në komunikacion, probleme shëndetësore, lëshim i mësimet etj.

Dekoncentrimi dhe frika luajnë rol mjaftë të rëndësishëm në nxitjen e aksidenteve në komunikacionin rrugor, mosmenagjimi i duhur i frikës mund të shkaktojë pasoja fatale, andaj në literaturën kriminologjike dhe në praktikën gjyqësore potencohet “sekonda e frikës”, i cili po qe se arrihet të përballohet dhe të kontrollohet atëherë ekzistojnë gjasa reale të shmangët fatkeqësia dhe pasojat e rënda që mund të pasojnë.

Organizata botërore e shëndetësisë alkoolizmin e definojnë si “Pijanec apo thjeshtë thënë pijanec llogaritet ai person i cili konsumon alkool tej mase, tek i cili është zhvilluar varshmëria psikike dhe fizike nga alkooli, që tregon çrregullime somatoneurologjike dhe shpirtërore në sjellje që dukshëm tregon për dëmtimin e shëndetit psikik dhe fizik, gjegjësisht edhe çrregullim të gjendjes sociale dhe ekonomike të personit”. Sot, alkoolizmi paraqet problem kompleks dhe llogaritet për toksinomanë më masive dhe një ndër problemet më serioze sociale – mjekësore të shoqërisë bashkëkohore. Pasojat të cilat alkooli i shkakton tek njeriu, nga aspekti mjekësor tërheqë uljen e aftësisë së përgjithshme për punë dhe uljen e funksionimit të tij normal. Shikuar nga aspekti sociopatologjik, problem shumë më i madh është devijimi, te sjellja asociale

përcjellur me veprime kriminale si pasojë e alkoolizmit. Interes të posaçëm sociologët, psikologët dhe andragozët shprehin për problemet të cilat alkoolizmi i shkakton në familje, që si qelizë e posaçme e ndërtuar në çdo shoqëri paraqet faktor primar për zhvillimin e personalitetit, posaçërisht për zhvillimin psikofizik dhe emocional dhe socializimin primar.

Drejtuesi i automjetit, në rast aksidenti, që në njëfarë mënyre lidhet me sjelljen e tij, është i detyruar të ndalojë dhe t'u japë ndihmën e nevojshme njerëzve të dëmtuar, duke përdorur kutinë e ndihmës së shpejt(parag.1 I nenit-187 I KRRSH).

Njerëzit e përfshirë në një aksident duhet të zbatojnë të gjitha masat e përshtatshme për të ruajtur sigurinë e qarkullimit dhe të veprojnë duke ruajtur gjendjen e vendit të aksidentit, si dhe gjurmët e tij të nevojshme për përcaktimin e përgjegjësisë, por gjithmonë duke garantuar sigurinë e qarkullimit(parag.2 I nenit-187 I KRRSH).

1.1. Veprimi i alkoolit te drejtuesi i automjetit

Person nën ndikim të alkoolit konsiderohet personi i cili me veprimin e të cilit për shkak të ndikimit të alkoolit në organizëm sillet në mënyrë të papërshtatshme(pasjellshme) në trafikun rrugor, n.1, parag.91.

“Alkooli ndikon në sistemin qendror nervor dhe e zvogëlon aftësinë e gjykitimit racional dhe aftësitë e parashikimit të rreziqeve dhe kërcënimeve në komunikacion. Personat në ndikim të alkoolit, posaçërisht rinia, ka prirje më të madhe për ndërmarrjen e rrezikut dhe sjelljeve agresive në komunikacion. Rezultat i këtyre veprimeve, shpesh herë rezultat me pasojë fatale”, thonë nga KRSK-ja. Korniza ligjore e cila i parasheh gjambat për këtë kategori të vozitësve, thotë se shoferët të cilët kanë konsumuar më tepër se 0.50 miligram alkool, nuk guxojnë t'a ndezin automjetin, aq më pak të kyçen në komunikacion. Për shoferet fillestar, siç theksojnë normat ligjore, konsumimi i alkoolit është i lejuar deri në shkallën 0,09 miligram, gjegjësisht thënë me fjalë tjetër toleranca ndaj këtyre vozitësve për çështjen e alkoolit është “zero”. Megjithatë, nëse një shofer i tillë ndalohet nga policia rrugore dhe konstatohet se në gjakun e tij ekziston një sasi prej 0.50 miligram alkool, atëherë ndaj tij do të shkruhet një gjobë prej 200 euro (në

kundërvlerë denarë), patentë shoferi do t'i regjistrohet me 40 pikë negative dhe për tre muajt e ardhshëm do të ketë ndalesë të kyçen në komunikacion.³²

Konsumimi i alkoolit ndryshon reaksionin e vozitësve duke pranuar dhe dhëne sinjale dhe komanda tjetër fare nga ato që janë normale, si psh; nuk e zvogëlojnë shpejtësinë, automjetin e drejtojnë edhe kur ka pengesa në rrugë duke menduar se mund të kalojnë nëpër të njëjtat, shfrytëzimi i sirenës apo përdorimi i dritave do të ndodhin më herët ose më vonë etj.³³

Në vijim nëpërmjet tabelës do të paraqesim të dhëna për vozitësit që kanë drejtuar automjetin nën ndikimin e alkoolit nëpër qytete në Republikën e Maqedonisë së veriut për vitet 2015-2017.³⁴

Drejtimi i automjetit nën ndikimin e alkoolit			
Shkup	29	97	107
Manastir	15	47	43
Veles	13	29	30
Kumanovë	19	29	7
Ohër	7	32	22
Strumicë	24	39	33
Tetovë	6	15	13
Shtip	10	44	45

³² Koha.mk

³³ S.Pantazijevic, Bezbednost soobraçaja, Beograd 1994, fq.118

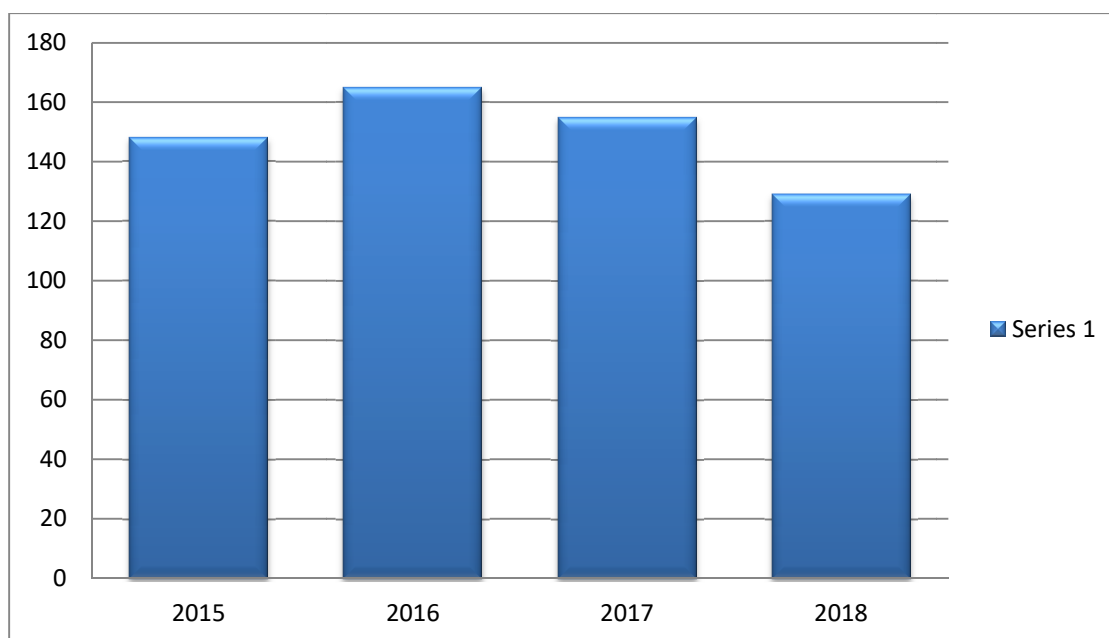
³⁴ Ministria e Punëve të Mbretshme e RMV(tabela përmban të dhëna statistikore të Ministrisë së punëve të mbretshme të RMV, në përputhje me Kodin penal të RMV-iut, për veprat penale dhe kryerësit e regjistruar, të evidentuar në përputhje me Ligji mbi policinë.

Gjithsej	123	332	300
-----------------	------------	------------	------------

Nga tabela e mësipërme do të vërejmë se gjatë viteve 2015-2017 në të gjithë territorin e RMV-iut, më së shumti fatkeqësi në trafikun rrugor ku alkooli ka qenë si shkaktar, janë shkaktuar në qytetin e Shkupit. Nga gjithsej 332 raste në vitin 2016 në nivel vendi, në Shkup alkooli ka qenë shkaktar i fatkeqësive në komunikacion në 97 raste, ndërsa më pak raste ka pasur në qytetin e Tetovës në 15 raste.

Në Republikën e Maqedonisë së Veriut egziston shkallë e lartë e aksidenteve në trafik të cilat përfundojnë me pasoja fatale qofshin ato vozitës, bashkëudhëtarë, këmbësorë, ciklistë etj.

Në vijim do të paraqesim të dhëna lidhur me numrin e viktimave në Republikën e Maqedonisë së Veriut për periudhën 2015-2018 :



Nëse analizojmë periudhën kohore nga viti 2015 numri i viktimave është shumë i lartë. Në vitin 2015 ka pasur 148 viktimave, në vitin 2016- 165 viktimave, në vitin 2017- 155 viktimave, në vitin 2018- 129 viktimave

2. Drejtimi i automjetit në ndikimin e alkoolit

2.1. Drejtimi i automjetit në ndikimin e alkoolit në aspekt sezonal

Konsumimi i alkoolit, sidomos gjatë festave të fundvitit, në shumë raste është treguar i kobshëm, posaçërisht për shoferët dhe pjesëmarrësit tjerë në komunikacionin rrugor, shkruan gazeta Koha. Kur edhe zyrtarisht kemi hyrë në javën e fundit të vitit 2017, nga Këshilli Republikan për Siguri në Komunikacion (KRSK), përmes një kumtese, i kanë paralajmëruar qytetarët, me theks të veçantë vozitësit, për lartësinë e gjobave nga konsumimi i alkoolit gjatë kohës kur ato vozisin.³⁵ Siç dihet në këtë sezon me ngritjen e temperaturave rritet edhe qarkullimi i automjeteve, organizimi dhe qëndrimi deri në orët e vona nëpër restorante e ahengje të ndryshme, sidomos pas kthimit prej tyre, ku supozohet se edhe mund të konsumohet alkooli, vozitësit janë ata të cilët shpesh herë nuk respektojnë dispozitat ligjore të cilat ndalojnë drejtimin e automjetit në ndikim të alkoolit, kjo mund të ketë si pasojë rrezikimin e trafikut rrugor si edhe shkaktimin e aksidenteve të trafikut shpesh herë edhe me pasoja fatale.

Drejtimi i automjetit kërkon që drejtuesi ta menaxhojë situatën duke marrë informacione gjatë kohës së drejtimit, për situatat si vijon; situatën në rrugë, punimet në rrugë, duhet respektuar kushtet atmosferike veçanërisht në kushtet e stinës së dimrit, duhet të ruhet distanca në mes automjeteve, duhet respektuar shpejtësinë e lejuar etj. Për të respektuar të gjitha këto rregulla drejtuesi i automjetit duhet të jetë në gjendje të aftë psikike në momentin deri sa është i ulur në timon për të zbatuar rregullat e detyrueshme në trafik. Dispozitat mbi respektimin e komunikacionit rrugor udhëzojnë që përdoruesit e rrugës në çdo kohë dhe çdoherë nuk duhet që konsumojnë alkool, asnjë lloj të pijeve alkoolike, pijeve narkotike të çfarëdo lloji. Pijet alkoolike si shkaktarë të shumë fakteqësive në komunikacionin rrugor nuk duhet të konsumohen gjatë drejtimit të automjeteve të çfarëdo lloji, por gjithashtu është e ndaluar dhe të njëjtat nuk duhet të konsumohen edhe para se të ulemi në timon, pra edhe para drejtimit të automjeteve.

³⁵ Gazeta Koha, Shkup, 25 dhjetor

Gjatë vitit 2014 në Komunën e Gostivarit³⁶ janë rregjistruar 28 vepra penale nga sfera e sigurisë në trafikun rrugor, ndërsa gjithsej janë shkaktuar 117 delikte në trafik, 53 janë aksidente që kanë ndodhur në vendbanime dhe 64 që kanë ndodhur në rrugë të hapur ose shprehur në përqindje 54.7% aksidente trafiku kanë ndodhur në rrugë të hapur, kurse 45,3% kanë ndodhur në vendbanime. Numri më i madh i aksidenteve kanë ndodhur në muajin Janar edhe atë 30 aksidente. Ndërsa sa i përket ditëve të javës, aksidentet në trafik kanë ndodhur më së shumti ditëve të Shtuna 28 raste dhe ditëve të Premte 21, respektivisht në fundjavë për shkak të frekuencës së rritur drejt vendeve turistike dhe vendeve për piknik. Ndërsa, sa i përket orëve të ditës, më së shumti aksidente në trafik kanë ndodhur në orët e pas ditës edhe atë prej 15 deri në ora 22.

Ndërsa në rrethin e gjykatës themelore në Tetovë³⁷ si faktorë më të shpeshtë të aksidenteve në komunikacionin rrugor për vitin 2018 përmenden; vozitja e shpejtë 186, përparësi kalimi 65, drejtimi i automjetit nën ndikimin e alkoolit 8, mosmbajtja e drejtimit 30, lëvizje e paregullt në kthesë 40, gabimi i këmbësorëve 14 raste etj.

Ndërsa në nivel të vendit për vitin 2018, situata në trafikun rrugorë ishte si vijon;

Sektorët e PB(SPB)	Vozitja e shpejtë	Përparësi kalimi	Vozitja nën ndikim alkoli	Mosmbajtja e drejtimit	Lëvizja e parregullt në kthesë	Gabimi i këmbësorëve
Shkup	145	174	96	54	154	36
Manastir	49	66	64	59	39	13
Veles	17	33	43	75	28	3
Kumanovë	39	55	33	43	22	10
Ohër	85	53	29	33	24	11
Strumicë	73	28	33	14	17	8
Tetovë	186	65	8	30	40	14

³⁶ Buletin zyrtar i Komunes se Gostivarit, nr-7, 2014, fq-26

³⁷ Sektori i puneve të mbredshme, Tetovë, 2018

Shtip	44	41	56	82	32	9
Gjithsej	638	515	361	390	356	104

Nga tabela e mësipërme do të vërejmë se alkooli në RMV-ut-gajtë vitit 2018 ka qenë shkaktar në 361-raste. Nëse analizojmë nëpër Komuna do të vërejmë se më së shumti aksidente në komunikacion janë shkaktuar në Shkup me gjithësej 96-raste, ndërsa më pak raste ka pasur në Tetove me gjithësej 8-të raste.

Ndërsa në nivel të vendit për vitin 2018, situatë në trafikun rrugore ishte si vijon;

Sektoret e PB(SPB)	Vozitja nën ndikim alkoli
Shkup	96
Manastir	64
Veles	43
Kumanovë	33
Ohër	29
Strumicë	33
Tetovë	8
Shtip	56
Gjithsej	361

3. Verifikimi i gjendjes së drejtuesit të automjetit

3.1. Gjendja psikofizike e drejtuesve të automjeteve

Çrregullimet mentale gjatë përdorimit afatgjatë të alkoolit janë demencioni, dëmtimi i funksioneve të trurit, anksozitet, depresion, shizofreni, panikë.³⁸ Predelirium: ëndërra trishtuese, frikë, shqetësim, huti, pagjumësi, djersitje, puls të përshpejtuar, kokëdhimbje. Delirium: përnjëherë: halucinacione në të pamurit, halucinacione akustike, ide të çuditshme,

³⁸ Kryqi i kuq i Republikës së Maqedonisë së Veriut

paranojë, imiton profesion, temperaturë, vetëdije të shkatërruar, nuk flen, nuk han, djersitet shumë, puls të dobët, bie shtypja, dridhen duart, të folur të pakuptueshëm, sulme epileptike, gjum të thellë që zgjat 3-4 ditë. Halucinozë alkoolike psikozë korskau, dëmtim të nervit periferik atrofi e trurit, gjakderdhje në pika në masën gri të trurit, alkooli e shkurton jetën për 15 – 20 vjet.

Çdo mjet lëvizës ose kombinim mjetesh duhet të ketë një shofer.³⁹ Çdo shofer duhet të ketë aftësinë e nevojshme fizike dhe mendore dhe të jetë në gjendje të mirë fizike dhe mendore për të drejtuar. Çdo shofer i një mjeti të motorizuar duhet të ketë njohuritë dhe aftësitë e nevojshme për drejtimin e mjetit; sidoqoftë, kjo kërkesë nuk do të jetë pengesë për ata, të cilët mësojnë për t'u bërë shoferë, që të praktikohen në përputhje me legjislacionin e brendshëm.

Njeriu në jetën e tij ka përjetime të ndryshme.⁴⁰ Qenia e njeriut përmban jetën psikike të tij me të cilën arrin shkallën më të lartë të zhvillimit. Dukuritë psikike të njeriut kanë të bëjnë me përvojën e fituar edhe me rolin e saj në ndryshimin e sjelljeve të tij dhe në ndryshimin e rrethit të tij të jashtëm, me dëshirën dhe synimet, me qëllimet që i vë para vetes së tij dhe me sjelljet e drejtpërdrejta që shpiejnë në realizimin e tyre, sikurse edhe me zbulimet e reja në shkencë, në art dhe në teknologji.

Jeta psikike dhe format e ndryshme të saj shfaqen në trajtë procesesh psikike dhe gjendjesh relativisht të qëndrueshme por edhe të ndryshme të saj.⁴¹ Dukuritë e këtyra kanë kohën e zgjatjes së tyre, intesitetin e zhvillimit dhe disa sosh në psikologji kanë edhe shtrirjen e tyre në organizëm. Dukuritë psikike, kanë jo vetëm kualitetin por edhe përmasat sasiore dhe kuantitative të tyre. Cilësia e dukurive psikike dhe përmasat sasiore të tyre tregojnë ekzistencën natyrore të këtyre dukurive të cilët konceptohen në kuadër të sistemit të shkencave psikologjike.

³⁹ L I G J-Nr.8613, datë 25.5.2000-PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË "KONVENTËN "PËR TRAFIKUN RRUGOR" TË 8 NËNTORIT 1968".n.8

⁴⁰ Sahiti.E; Psikologjai gjyqësore, Prishtinë,2007,fq-5

⁴¹ Po aty

Sipas KPM (n.12 p.3), "Penalisht është përgjegjës kryerësi i veprës penale, që duke përdorur **alkool, narkotik** ose në ndonjë mënyrë tjetër sjell veten në gjendje në të cilën nuk ka mundur ta kuptojë rëndësinë e veprës së vet ose t'i kontrollojë veprimet e veta, nëse para se të sillet në këtë gjendje vepra ka qenë e përfshirë në dashjen e tij apo nëse ndaj veprës penale tek ai ka ekzistuar moskujdesi, ndërsa ligji për veprë të tillë parasheh përgjegjësi penale edhe për pakujdesi".⁴² Bëhet fjalë për për formë të veçantë të përgjegjësive penale, të bazuar në *marrëdhënien shkak - pasojë* ndërmjet sjelljes së fajshme të kryerësit *para kryerjes* dhe papërgjegjësive të tij në kohën e kryerjes së veprës penale.

Shoferi nuk guxon të drejtojë me automjetin në komunikacionin rrugor, as të fillojë të drejtojë me automjetin nëse është nën ndikimin e alkoolit (n.234 I ligjit mbi sigurinë e trafikut rrugor në RMV).

Do të konsiderohet se është nën ndikim të alkoolit personi për të cilin me analizë të gjakut ose në gjak dhe urinë ose me metodë tjetër për matjen e sasisë së alkoolit në gjak dhe do të konstatohet se përmbajtja e alkoolit në gjak është më shumë se 0,5promil(parag.2).

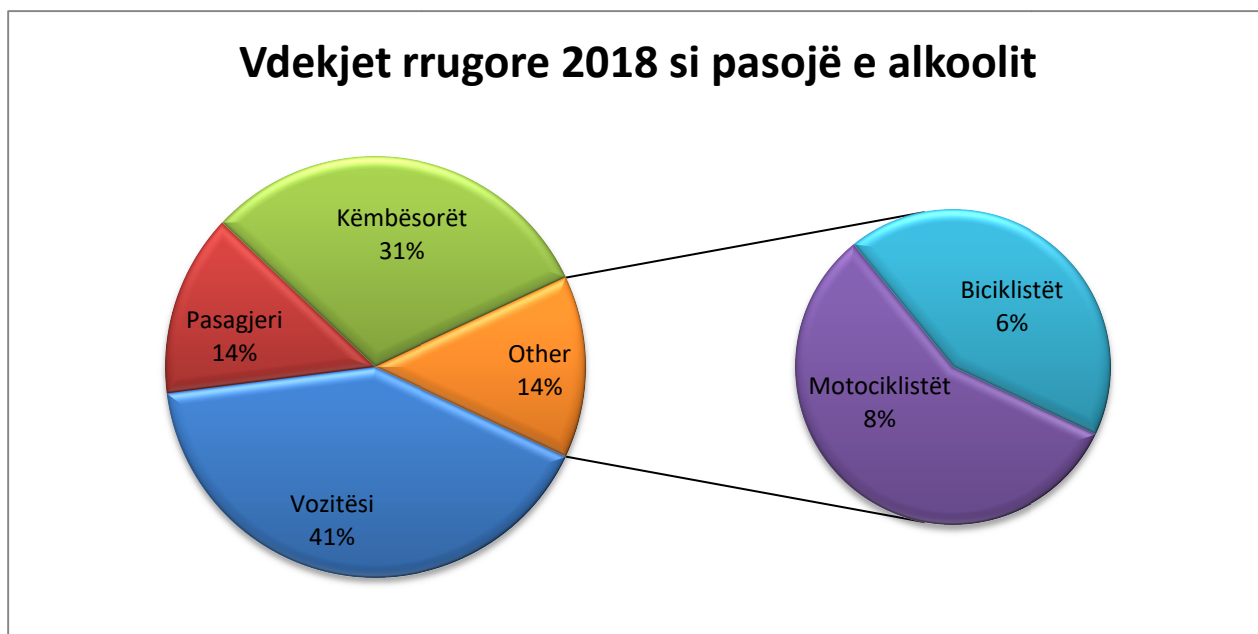
Nëpunësi policor i uniformuar mund ta detyrojë vozitësin në testim për alkoolin me mjete dhe aparate adekuate(alkoomatës ose tjetër) ose ta dergojë në kontroll profesional për shkak të kontrollit nëse ka alkool në organizëm ose nëse tregohet se ka shenja të alkoolit, gjegjësisht nëse gjendet nën ndikimin e drogave të rrezikshme, substancave psikotrope ose barnave tjera në të cilat është shënuar se nuk guxojnë të përdoren para dhe gjatë vozitjes (n.380.par.1 I ligjit për sigurinë e trafikut rrugor në RMV).

Analiza e gjakut ose urinës kryhet te vozitësit I cili mohon se është nën ndikimin e **alkoolit**, prania e të cilit në organizëm është përcaktuar me aparate dhe mjete adekuate si dhe gjendet nën ndikimin e drogave dehëse, substancave psikotrope ose barnave tjera në të cilat është shënuar se nuk guxojnë të përdoren para dhe gjatë vozitjes (n.380.par.2 I ligjit për sigurinë e trafikut rrugor në RMV).

⁴² V.Kambovski&I.Zejneli, E drejta penale, Tetovë, fq-145

Ndikimi i gjendjes psikofizike të njeriut, stabiliteti i tij, si dhe koha e reaktionit varen nga lodhja, nga konsumi i alkoolit e posaçërisht nga sasia e **alkoolit në gjak**, nga ndikimi i llojeve të ndryshme të barnave etj.⁴³

Në vijim nëpërmjet garfikonit do të paraqesim të dhëna për viktimat në komunikacionin rrugor si pasojë e **alkoolit** për pjesëmarrësit në trafikun rrugor për vj.2018, si: drejtuesit e automjeteve,pasagjer, këmbësor, biçiklist, motoçiklist etj.



Në tabelën e mësipërme paraqitet në mënyrë figurative numri i kategorive më shumë të viktimizuara nga aksidentet në komunikacionin rrugor ku si shkak është paraqitur gjendja e **alkoolizuar** e personit. Përfshirë në tabelë pjesëmarrësit në trafikun rrugor si; këmbësorët me 41%, vozitësit 41%,këmbësorët 31%, pasagjerët 14%, motoçiklistët 8%, biçiklistët 6% dhe të tjerë 14%.

⁴³ Siguria dhe rregullimi i trafikut rrugor, Shkup, 2012,fq-12

3.2. Drejtimi i automjetit në ndikimit e drogave të ndryshme

Me narkotikë kuptojmë prodhimet dhe substancat natyrore ose ato me prejardhje artificiale, me përdorimin e të cilave mund të krijohen gjendje varshmërie, që mund të shkatërrojnë shëndetin psikik dhe fizik.⁴⁴

Konsumimi i kanabisit e ulë aftësinë vepruese. Është provuar përmes eksperimentesh se kanabisi e përkeqëson dukshëm aftësinë për vozitje së paku për tre orë rresht. Përqendrimi, koordinimi, funksionet pamore dhe aftësia reaguese janë të reduktuara. Një ndryshim nga alkooli konsiston në faktin që disa persona, – por jo të gjithë, – pas konsumimit të kanabisit i mbivlerësojnë më pak aftësitë personale, dhe për këtë shkak, sipas rregullit, vozisin më me kujdes. Shpesh, ndërkaq, konsumohet alkooli dhe kanabisi së bashku, gjë që i shumëfishon ndikimet negative të alkoolit dhe të kanabisit. Për këtë shkak është sidomos i rrezikshëm ky kombinacion në trafikun rrugor.⁴⁵

Sot, në gjithë botën, abuzimi i narkotikëve ka marrë përmasa aq të madha, sa që ka iniciuar një zinxhir të tërë veprimesh kriminale, të cilat, nga njëra anë, i vë në lëvizje etja e pashuar e narkomanëve për sasi të reja narkotikësh dhe, nga ana tjetër, dëshira e furnizuesve për të gjetur tregje dhe për të realizuar fitime sa më të mëdha.⁴⁶ Prodhimi ilegal dhe kontrabandimi i narkotikëve paraqet njërën nga trajtat më të organizuara të kriminalitetit, bartësit e të cilit u përkasin qarqeve më të larta të kriminalitetit ndërkombëtar, madje në disa vende edhe organizatave që janë shumë ngushtë të lidhura me organet zyrtare shtetërore (Turqia, Tajlanda, Libani).

Narkotikët janë prodhime dhe substanca me prejardhje natyrore, me përdorimin e të cilave te njerëzit mund të krijohen gjendje varësie dhe shkatërrim i shëndetit, në aspektin fizik, psikik

⁴⁴ V.Vula, Kriminaliteti i organizuar, Prishtinë, 2020, fq.39

⁴⁵ Efektet e alkoolit dhe drogave në komunikacionin rrugor, Copyright © aktualisierter Ausgabe 2014 Qendra profesionale «Alkohol – am Steuer nie.

⁴⁶ V.Vula, Kriminaliteti i organizuar, Prishtinë, 2020, fq.39

dhe social. Në tregun ilegal mund të hasim disa lloje narkotikësh. Nga grupi i narkotikëve që më së shumti i hasim si mjet kontrabande janë: opiumi, morfina, heroina dhe kokaina.⁴⁷

Shkëncëtari i njohur Levin bën një klasifikim të drogave dehëse dhe pijeve narkotike, duke u nisur nga ajo se çfarë efekti shkaktojnë ato te individët. Ai i ndan drogat dehëse, të cilat kanë efekte të qetësimit dhe shkaktojnë “kënaqësi të shpirtit dhe të trupit” te personat që i konsumojnë. Levini drogat dehëse i quan “*Euforika*”. Drogat e tjera dehëse, sipas tij, paraqesin grupin që ai e quan “*Hipnotika*”, të cilat kanë efekte të atilla që konsumuesit e tyre i vënë në gjumë. Grupet e tjera të drogave i emërton si “*Fantastika*” dhe “*Ekstancia*”. Këto janë drogat që shkaktojnë halucinacione, respektivisht nxitin dhe stimulojnë personat e caktuar për aktivitete të ndryshme.⁴⁸

Alkoolozmi ka lidhje të caktuara me kryerjen e një varg aktiviteteve delikuede dhe kriminale.⁴⁹ Konsumimi i alkoolit dhe gjendja e dehjes, në literaturë kriminologjike veçmas vëhet në lidhje me paraqitjen e fatkeqësive dhe delikteve në **komunikacionin rrugor**. Personat që gjenden në trafik qoftë si drejtues të automjeteve apo qoftë si kalimtar të cilët janë në gjendje të dehjes në mënyrë permanente rrezikojnë jetën e qytetarëve. Personat që janë në gjendje të dehjes dhe konsumojnë alkoolin në mënyrë kronike, nuk janë të aftë të drejtojnë automjetin dhe aftësitë e tyre për përceptimin e hapsirës, kohës, vendit, objekteve, shenjave të komunikacionit, shpejtësisë së lëvizjes, janë dukshëm të zvogluara ose krejtësisht të pamundura. Për këtë arsye, duhet të bëhen përpjekje që drejtuesëve të automjeteve tu ndalohet mundësia e përdorimit të alkoolit duke bërë kontrole nëpër rrugë dhe teste të gjendjes së vozitësve dhe pjesëmarrësve tjerë duke vërtetuar praninë e alkoolit në gjak.

Kur vozitësi është ndalur në një kafene rreth rrugës dhe është dehur, edhe pse e ka ditur se duhet të vazhdojë udhëtimin, e pastaj ka shkaktuar fatkeqësi komunikacioni - është e pakontestueshme se janë plotësuar të gjitha supozimet subjektive të pakujdesisë së vetëdijshme (ka qenë i vetëdijshëm se mund të shkaktojë vepër të tillë, por me mendjelehtësi

⁴⁷ Po aty

⁴⁸ Ragip Halili, *Kriminologjia*, Prishtinë, 2016, fq. 309.

⁴⁹ Po aty, fq.304

ka llogaritur se nuk do të vijë deri te kjo).⁵⁰ Por, kur mund të përgjigjet personi që **konsumon alkool** se a ka qenë i obliguar dhe a ka mundur të jetë i vetëdijshëm se do të kryejë pikërisht veprën të tillë. Përgjigjja është se çdo kush është i obliguar ta dijë se nuk guxon të **dehet**, sepse në gjendje të këtillë mund të bëjë gabime të ndryshme mjekësore.

Institucioni shtetëror është i obliguar të marrë gjak dhe urinë në mënyrë të përcaktuar për shkak të analizës dhe të kryejë kontroll shëndetësor për shkak të përcaktimit të ndikimit të **alkoolit, drogave dehëse**, substancave psikotrope dhe barnave ndaj aftësisë së vozitësit për drejtim të automjetit. (n.382.parag.1 LSTR në RMV).

4. Çrregullimi i strukturës së personalitetit të drejtuesit të automjetit

Alkoolik është personi i cili vazhdimisht dhe përtej mase konsumon pije alkoolike, që sjell në **çrregullime shpirtërore** apo dëmtime të **shëndetit psiqik** dhe fizik, vështirësi në raport me të tjerët dhe dëmtim të gjendjes sociale dhe ekonomike.⁵¹ Ai nuk mund ta kontrollojë pirjen e alkoolit (humbje të aftësisë për kontrollimin e përdorimit të tepërt të alkoolit) që sjell deri te varësia.

I aftë për faj është kryerësi që është **i përgjegjshëm** gjatë kohës së kryerjes së veprës penale. Përgjegjshmëria është një ndër elementet themelore të fajit ("Përgjegjësi penale ka kryerësi i cili është i përgjegjshëm). Për dallim nga *përgjegjshmëria objektive*, në aspekt subjektiv vepra mund t'i ngarkohet kryerësit vetëm nëse ai është në përgjithësi i aftë të krijojë ndaj saj raport të caktuar psikologjik, respektivisht ta ndërtojë vullnetin e tij në pajtim me kërkesat për respektimin e të mirave juridike të mbrojtura. Mirëpo, ndaj personit i cili nuk ka aparat psikik stabil (të rregullt), dhe nuk mund të jetë i përgjegjshëm për atë që vepron, apo nuk mund të udhëheqë me veprimet e tij në përputhje me ndërgjegjësinë për rëndësinë e tyre sociale, nuk mund t'i dërgohet asfarë qortimi i bazuar social – etik.⁵²

⁵⁰ V.Kambovski&I.Zejneli, E drejta penale, Tetovë, fq-147

⁵¹ Kryqi i kuq i Republikës së Maqedonisë së Veriut

⁵² V.Kambovski&I.Zejneli, E drejta penale, Tetovë, fq-138

Ndërsa, “Nuk është i përgjegjshëm kryerësi që gjatë kohës së kryerjes së veprës penale nuk ka mundur ta kuptojë rëndësinë e veprës së tij ose nuk ka mundur të udhëheqë me veprimet e tij për shkak të sëmundjes së përhershme ose të përkohshme psikike ose për shkak të pengesave të tjera të rënda psikike (papërgjegjësi)”.⁵³

Mjekimi i domosdoshëm i narkomanëve dhe alkoolistëve mund të shqiptohet nëse kryerësit i është shqiptuar dënim, dënim me kusht, dënim me kusht me mbikëqyrje të shtuar, vërejtje gjyqësore ose lirim nga dënimi.

Masat e trajtimit të detyrueshëm, të cilat mund t’i shqiptohen kryesit që nuk është penalisht i përgjegjshëm ose është i varur nga droga, ose nga alkooli, janë:⁵⁴

- trajtimi i detyrueshëm psikiatrik me ndalim në institucionin e kujdesit shëndetësor;
- trajtimi i detyrueshëm psikiatrik në liri; dhe
- trajtimi me rehabilitim të detyrueshëm të personave të varur nga droga apo alkooli.

Gjykata mund të shqiptojë dënim me kusht me urdhër për trajtim të detyrueshëm rehabilitues në rast se personi i dënuar e ka shkelur ligjin për herë të parë dhe është i varur nga **droga ose alkooli**, nëse gjykata, pas shqyrtimit të raportit të shërbimit sprovues, konsideron se faktori kryesor që ka motivuar kryerjen e veprës penale është i lidhur me varësinë e tij nga **droga ose alkooli**. (KP.Kosovës, n.57).

5. Klasifikimi i fazave të alkoolistëve

Konsumimi i alkooli mund të paraqitet në dy mënyra, si dehje akute dhe dehje kronike.⁵⁵ Dehja pason për arsye se është konsumuar një sasi e madhe e alkoolit dhe te personi shkakton një gjendje patologjike e dehjes së rëndë e cila nëse përsëritet shpesh sjell të ashtuquajturin alkoolizëm kronik.

Sipas të dhënave të literaturës delikteve në trafikun rrugor në të shumtën e rasteve shkaktohen nga drejtues të automjeteve që konsumojnë sasi të madhe të alkoolit ose drogave

⁵³ Po aty

⁵⁴ KPKosovës, n.4

⁵⁵ R.Halili, Kriminologjia, Prishtinë, 2016, fq.304

dhe substancave psikotrope. Ndërsa, zakonisht përdorimi i pijeve alkolike e veçmas pija në sasi të vogël nuk cilësohet si gjendje që mund të shkaktojë pasoja të rënda shoqërore.

6. Dallimi në mes drejtuesve të automjeteve nën ndikimin alkoolit dhe drejtuesve të automjeteve që nuk janë përdorues të alkoolit.

Alkoolizmi paraqet dukuri asociale e cila paraqitet me përdorimin e tepërt të alkoolit, që lë pasoja të rënda, në sferën e shoqërisë dhe në formimin e personalitetit të individit⁵⁶.

Pasojat e alkoolizmit gjithashtu vërehen edhe në komunikacion. Alkooli negativisht ndikon në masë të madhe në aftësitë e vozitësit dhe në koncentrimin e tij. Sipas disa autorëve të shteteve të ndryshme, përqindja e vozitësve të dehur në fatkeqësi automobilistike sillet mbi 50% për këtë arsye në shumë vende në udhëkryqe të mëdha të trafikut përveç shenjave të tjera dhe të mëdha, të theksohet edhe vërejtja dhe porosia për vozitësit: ***“voztës, nëse keni pirë mos vozit, nëse vozisni mos pini”***⁵⁷.

E pahijshme është sjellja e pjesëmarrësit në komunikacionin rrugor i cili për shkak të përvojës, trullësjes, pranisë së alkoolit, drogës dehëse ose substancave tjera psikotropike nuk e kontrollon sjelljen e vet dhe sillet në mënyrë të pahijshme me ç’rast nuk i respekton shenjat dhe rregullat në komunikacion n.1, parag.92 i ligjit mbi sigurinë e trafikut rrugor të RMV-ut.

Mendohet se sot në botë afër 40% të aksidenteve në trafikun rrugor shkaktohen nga personat që janë konsumues të alkoolit. Në SHBA, 8,1 % të aksidenteve në trafikun rrugor shkaktohen nga ndikimi i alkoolit; në Europë dinamika e ndeshjeve sillet prej 10 deri në 13%, ndërsa në Maqedoni deri në 20% të rasteve⁵⁸.

Gjatë një eksperimenti të kryer në Mançester në mes vozitësve në gjendje jo të dehur dhe vozitësve të cilët kishin konsumuar alkool, rezultoi se, nga gjithsej dhjetë(10), vozitës në gjendje jo të dehur kanë kaluar në një hyrje me gjerësi prej 244cm, ndërsa pas saj të gjithë e kanë pirë nga një gotë uiski dhe në atë moment kur në gjak kishin 0,4 promil alkool u’është zvogluar hyrja

⁵⁶ M. Milutinović, Kriminologjia, Beograd, 1981, faqe 373;

⁵⁷ Po aty;

⁵⁸ T. Kraleov, Kriminologjia na soobraqajnata delikvencija, Skopje, 1998, str.202;

në krahasim para së të pijnë gotën me uiski. Ekspertiment, i cili vërteton se edhe sasia më e vogël e alkoolit në gjak ka treguar se mund të reagojë dhe të tregojë shenja në përcaktimin e situatës.⁵⁹ Ose rasti tjetër në Bratisllavë ku drejtori i institutit të mjekesisë ligjore M.Vamoshi nga analizat e kryera ka ardhur në rezultat së te personat në gjendje të dehur prej 0,3-0,9 promila alkool rreziku është shtatë(7) herë më i madh se sa te vozitësit që fare nuk konsumojnë alkool, ndërsa prej 1,0-1,49 promila 31 herë, dhe prej 1,5 promila deri në 128 herë më shumë se sa të personat që fare nuk kanë konsumuar alkool.

Kushdo që është përgjegjës për dhënien e urdhrave për ngasje apo që lejon tjetrin të ngas edhe pse e di se ngasësi për shkak të lodhjes, sëmundjes, **dehjes me alkool** apo shkaqeve të tjera nuk është në gjendje që në mënyrë të sigurtë të drejtojë automjetin, ose automjeti nuk është në gjendje të rregullt dhe me këtë rrezikon jetën e njeriut, sigurinë fizike ose shkakton dëm pasuror, do të dënohet(KPKosovës, n.381).

Personat drejtues të automjeteve të cilët nuk kanë konsumuar alkool, kanë përparësi ndaj drejtuesve që kanë konsumuar alkool dhe ulen në timon, si vijon- e vlerësojnë më mirë dhe më sakt distancën në mes të automjeteve, më lehtë i njohin ngjyrat e semaforit e në veçanti ngjyrën e kuqe, në kohë reagojnë ndaj situatave të papritura në rrugë, i ndjekin vazhdimisht shenjat e trafikut, me kohë reagojnë duke e shtypur frenin, janë më të aftë për vozitje gjatë natës dhe veçanërisht në orët e para të mëngjesit etj.

7. Ndikimi i alkoolit në drejtimin e atomjetit përtej shpejtësisë së lejuar.

Niveli i lejueshëm i alkoolit në gjakun e shoferëve është 0.5 pm. Është e ndaluar çdo sasi e alkoolit në gjakun e shoferëve profesionistë dhe shoferët fillestar (0.0 ppm).

Shoferi nevojitet gjithmonë që ta rregullojë shpejtësinë sipas kushteve të trafikut dhe kushteve të rrugëve.Shpejtësia e lëvizjes në rrugët e vendit është e kufizuar si në vijim:

- Në 130 km / h në autostrada
- Në 110 km / h në rrugë të rezervuar për mjetet motorike
- 80 km / h në rrugë të tjera

⁵⁹ M.Mikalacki, Alkool i soobtacajne nesrece, Novi Sad 1973, fq.14

- Kufiri i shpejtësisë në vendbanime është 50 km / h.

Kufizimi i përgjithshëm i shpejtësisë së lëvizjes për mjetet është:

- Në 80 km/h, për autobusët me rimorkio të lehtë si dhe për mjetet transportuese pa rimorkio, masa më e madhe e lejuar e të cilëve nuk tejkalon 7500 kg,

- Në 80 km/h për mjetet motorike, që tërheqin rimorkion për banim.

- Në 70 km/h për autobusët, kur organizohet transporti i fëmijëve, për autobusët e nyjzuar pa vende për t'u ulur, për mjetet transportuese motorike, masa e lejuar e të cilëve, është më e madhe se 7500 kg dhe për mjete transportuese motorike me rimorkio,

- Në 50 km/h për autobusët me mjete bashkangjitime për bartjen e personave, për autobusët urbanë, për autobusët që përpos ulëseve të montuara kanë edhe vende të caktuara për qëndrim në këmbë, dhe mjetet transportuese që në sandukun ngarkues bëjnë bartjen e personave, - Në 30 km/h për traktorët,

- Në 40 km/h për mjetin motorik që tërheq mjetin e prishur.

Mosrespektimi i legjislacionit, në varësi nga shkalla e shkeljes dhe rrezikshmërisë, dënohet me dënim me gjobë.

Nga të dhënat statistikore të Komunës së Gostivarit⁶⁰ për gjendjen në trafikun rrugor, si shkak i aksidenteve në trafikun rrugor paraqiten si vijon: shpejtësia e papërshtatshme 35, moskryerja e veprimtarisë në mënyrë jo të rregullt 18, mosmbajtja e distancës 6, mosmbajtja e anës dhe drejtimit të lëvizjes 14, mosdhënia e të drejtës së kalimit 14, parkim i gabueshëm 6, vozitje nën ndikimin e alkoolit 2, gjendja e rrugës 4, levizja e gabuar e këmbësorëve 6, mosrespektimi i shenjave në trafik 4 dhe shkaqe tjera 8-aksidente.

Alkooli gjatë vozitjes⁶¹ Që nga 0,2 promila e më shumë aftësia për vozitje është e kufizuar. Duhet mbajtur parasysh se faktorë të tillë, si lodhja, stresi, marrja e barërave, disponimi festiv ose zemërimi, kanë ndikime plotësuese në kufizimin e aftësisë vozitëse, përkatësisht, e forcojnë akoma më shumë ndikimin e alkoolit.

⁶⁰ Buletin zyrtar i Komunës së Gostivarit, nr-7, 2014, fq-27

⁶¹ Efektet e alkoolit dhe drogave në komunikacionin rrugor, Copyright © aktualisierte Ausgabe 2014 Qendra profesionale «Alkohol – am Steuer nie.

0,2 – 0,3 promila: Mënyra e vozitjes bëhet më rrezik-sfiduese ndërsa tempoja më e shpejtë. Në situata komplekse mund të shfaqen tashmë dhe gabime. Sistemi motorik është i dëmtuar.

0,4 – 0,5 promila: Mbresat shqisore interpretohen pjesërisht në mënyrë të gabuar. Shikimi anash përkeqësohet (shenjat e komunikacionit kalojnë pa u parë). Semafori i kuq nuk perceptohet qartë.

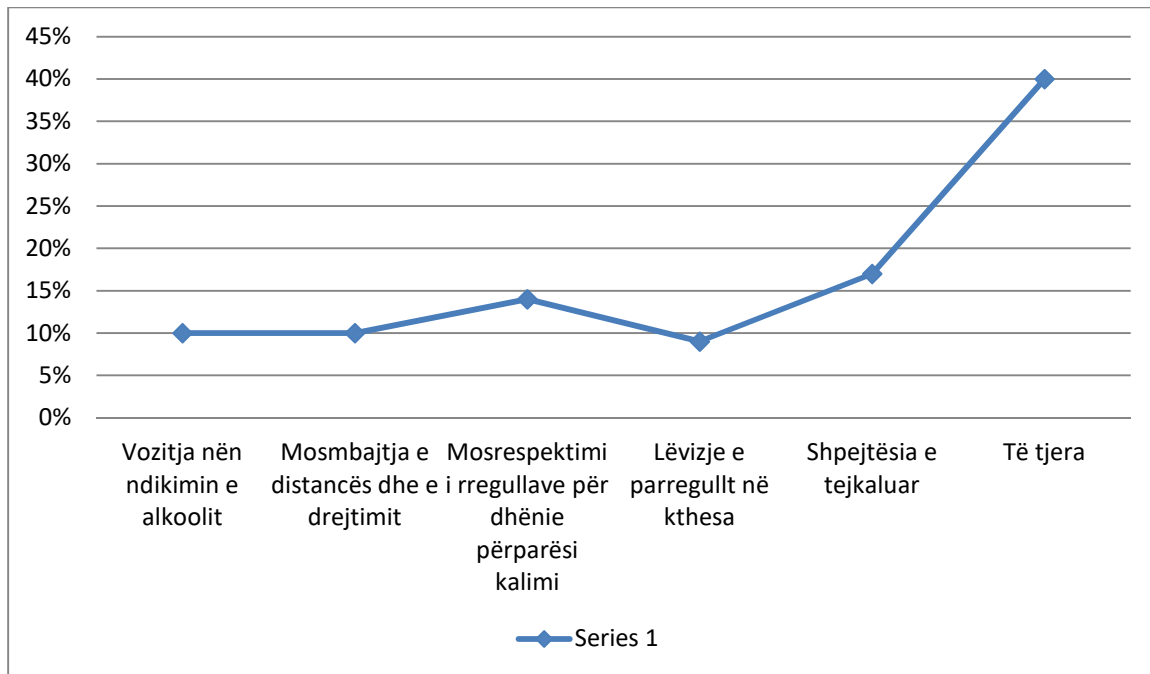
0,6 – 0,8 promila: Bëhen gabime të rënda në vozitje. Koha e reagimit zgjatet ndjeshëm. nga 0,8 promila e më shumë Akordimi midis vendndodhjes vetjake, shpejtësisë dhe lëvizjes së timonit është i cënuar ndjeshëm. Tashmë gjërat nuk veçohen dot qartë nga njëra-tjetra (shquarja e vonuar e këmbësorëve, biçiklistëve, makinave të parkuara etj.).

Në vijim nëpërmjet tabelës do të paraqesim të dhëna për gabimet më të shpeshta të shoferëve që e kanë shkaktuar aksidentet në komunikacionin rrugor, përfshi edhe alkoolin si shkaktar të delikteve në komunikacionin rrugor, për periudhën Janar-Shkurt 2018-2019

Vozitja nën ndikim të alkoolit	10%
Mosmbajtja e distancës dhe drejtimit	10%
Mosrespektimi i rregullave për dhënie përparësi kalimi	14%
Lëvizje e parregullt në kthesa	9%
Shpejtësia e tejkaluar	17%
Të tjera	40%

Duke marrë parasysh indikatorët e lartpërmendur konstatohet se numri më i madh i aksidenteve 17% është shkaktuar nga drejtimi i automjetit përtej shpejtësisë së lejuar, ndërsa alkooli ka qenë shkaktar në 10% të -rasteve.

Në vijim edhe nëpërmjet garfikonit.



KAPITULLI I TRETË

1.Profili i kryerësve të veprave penale ne komunikacionin rrugor në ndikimin e alkoolit

1.1. Moshë e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor në ndikimin e alkoolit

Në botë ekzistojnë teori dhe studime empirike të cilat flasin për fazat e jetës së një personi.⁶² Charlota Byler, psikologe gjermane (1930) ndër të parat e ka dhënë modelin e rumbullaksuar të ciklit jetësor duke i përshkruar pesë fazat e jetës, të cilat sipas mendimit të saj, i përgjigjen fazave biologjike të zhvillimit të njeriut. Faza e parë është faza progresive dhe zgjat deri në moshën 15 vjeçare. Faza e dytë, në të cilën zhvillohet aftësia e reproduksionit zgjatë prej moshës 15-25 vjeçare. Faza e tretë zgjatë prej 25-45 vjet dhe me atë rast organizmi stabilizohet. Faza e katërt zgjat prej 45-65 vjet, ndërsa faza e pesë është faza e shkatërimit biologjik dhe zgjat prej moshës 65-e deri në fund të jetës.⁶³

Lidhja ndërmjet moshës dhe kriminalitetit është studiuar shumë kohë më parë. Këteleja (Quetele) e vlerëson moshën si një ndër faktorët më të rëndësishëm që ndikon në tendencat e krimit. Tendencë më e theksuar e krimit zhvillohet në proporcion me intensitetin e forcës fizike dhe pasionin e personit⁶⁴. Në përgjithësi është pranuar se në vendet ku ka probleme të mirërritjes dhe edukimit të fëmijëve, të mungesës së rendit dhe të stabilitetit politik dhe ekonomik, mundësitë e përfshirjes në krim në moshë të hershme janë të mëdha⁶⁵.

⁶² Sahiti.E, Psikologjia gjyqësore, Prishtinë 2007, fq-63

⁶³ Po aty

⁶⁴ Hysi.V, Kriminologjia, Tiranë, 2005, faqe 123;

⁶⁵ Halili.R, Kriminologjia, Prishtinë, 2016, fq.304

Në bazë të literaturës krimnologjike potencohet se brezat e nxehtë klimatike dhe shtetet në të cilat gjenden në ato breza, vërehet një pjesmarrje më e madhe e grupeve të moshave më të reja, ngase besohet se për arsye klimatike dhe biologjike, arrihet më herët pjekuria biofizike dhe biopsikike e popullatës së re. , nga ana tjetër në vendet skandinave dhe në viset me klimë më të ftohtë, pjekuria biopsikike dhe biofizike vjen më vonë, kështu që pjesmarrja e moshave në veprime kriminale është më e vonshme. Moshë e re merr pjesë më shumë në kryerjen e krimeve kundër pasurisë si janë vjedhjet, vjedhjet me thyerje, plackitjet etj, ndërsa të rriturit marrin pjesë në krime të tjera më të avancuara sic janë krimet kundër jetës dhe trupit, dhunimet, krimi i organizuar etj.⁶⁶

Në vijim nëpërmjet tabelës do të paraqesim të dhëna për aksidentet e trafikut rrugor në R.Shqipërisë, sipas moshës.-⁶⁷

Periudha	25-34vj.	35-44vj.	45-59vj.	60+vj	Larguar nga vendi i ngjarjes
Janar-Dhjetor-2018	489	296	349	124	111
Janar-Dhjetor-2019	441	262	294	118	74

Nga tabela e mësipërme do të vërehet se, lidhur me treguesin mbi “prevalencën e përdorimit të alkoolit gjatë jetës”⁶⁸, në Shqipëri, është konstatuar se grup-mosha 15-64 vjeç përbënte 69.8%, grup-mosha 15-34 vjeç përbënte 68.7%, ndërsa përqindjen më të madhe, 76.8%, e përbënte grup-mosha 25-34 vjeç. Më tej studimi raporton se varësisht rezidencës, prevalenca e përdorimit të alkoolit gjatë jetës, në zonat urbane është 73.5%, dhe në ato rurale 65.8%, ndërsa prevalenca vitin e fundit është përkatësisht 64.4% dhe 57.9%.

⁶⁶ Halili.R, Krimnologjia, Prishtinë, 2016, fq 130

⁶⁷ Drejtoria e përgjithshme e policies se shtetit , llogaritjet INSTAT

⁶⁸ DOKUMENTI POLITIK I STRATEGJISË PËR PARANDALIMIN DHE ZVOGËLIMIN E DËMEVE TË LIDHURA ME ALKOOLIN NË SHQIPËRI (2017-2021)

Më tej studimi raporton se varësisht rezidencës, prevalenca e përdorimit të alkoolit gjatë jetës, në zonat urbane është 73.5%, dhe në ato rurale 65.8%, ndërsa prevalence vitin e fundit është përkatësisht 64.4% dhe 57.9%.⁶⁹

Në automjete në ulësen e përparme nuk guxon të transportohen fëmijët më të vegjël se 12 vjeç, e as personi i cili qartazi vërehet se është nën ndikim të alkoolit, drogës ose substancave tjera psikotropike.

1.2. Gjinia e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit

Profilet psikologjike sjellin një pamje të sjelljeve të çdo individi, ato mund të përfshijnë sjellje dhe preferenca që i përkasin jo vetëm së shkuarës, por edhe të tashmes të kohës së fundit.⁷⁰ Profilet janë të përbëra nga të dhëna të cilat përmbajnë informacione të mundshme dhe të disponueshme, si psh-të dhëna publike, të dhëna mbi historinë e sjelljes, veprimtari përdoruese, konsumatore, histori blerjesh, antarësim në organizata apo klube të ndryshme, të dhëna gjyqësore, të dhëna demografike, fakte pronësie, të dhëna nga media, të dhëna private apo nga agjenci informacioni, mendime të shprehura në dhoma chat-i, forume, mesazhe, përfshi këtu edhe mënyra të tjera si psh, krahasime statistikore me grupmoshatarësh, votime dhe informacione të marra nga miqtë, kolegë, të afërmit.

Studimi i autorëve të veprave penale dhe vëmendja e kriminologëve ka ngjallur interesim dhe është drejtuar në studimin e lidhjeve si: femra dhe krimi, të miturit dhe krimi si dhe janë përpjekur të shpjegojnë dallimin e madh që ekziston në përfshirjen e meshkujve dhe të femrave

⁶⁹ Po aty

⁷⁰ E.Dragoti, Psikologjia ligjore e Krimit, Tiranë,2007,fq-178

Të dhënat e dokumentuara të natyrës se çfarë bën apo blen një person , veshje, libra, apo revista, çfarë muzike dëgjon, filmat që shikon, antarësimet e ndryshme etj, tregojnë shumë për sjelljen e një personi. Sipas psikologut Xhezon Konric(Jason Konrich), preferencat muzikore, emisionet televizive, librat, lodrat, madje edhe filmat e apo këngëtarët e pëlqyer, tregojnë diçka rreth faktit, se kush është ky person dhe kur e kemi këtë informacion mbi dikë e kemi më të lehtë të zbulojmë shijet, pëlqimet, dhe mospëlqimet e një personi.

në krim, jo vetëm në vendet perëndimore por edhe në ato në zhvillim ose të Evropës Jug-Lindore⁷¹.

Ekziston një përshtypje e përgjithshme, në bazë të të dhënave të statistikës kriminale dhe praktikës gjyqësore, se kriminaliteti është një dukuri tipike e gjinisë mashkullore. Në të kaluarën si kryers të veprimeve kriminale kanë dominuar gjinia mashkullore, mirëpo tani në shoqërinë bashkëkohore gjendja ka ndryshuar dukshëm ngase edhe femrat, gjithnjë e më tepër po marrin pjesë në kryerjen e sjelljeve të llojllojshme kriminale. Dihet mirëfilli se femrat deri vonë, nuk kanë qenë të kyqura në proceset e përgjithshme të jetës, ato më tepër kanë qenë të preokupuara në lindjen, rritjen dhe kujdesjen ndaj fëmijëve dhe anëtarëve të tjerë të familjes e më pak janë marrë me aktivitete dhe punë jashtë familjes, të cilat domosdo do ti futnin në situata të ndryshme që do të sjellnin deri te kriminaliteti i tyre.⁷²

Në të shumtën e rasteve kryerës të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit janë meshkujt, të cilët konsumojnë më shumë alkool, konsumimi i së cilës bëhet për arsye të ndryshme. Ku në të shumtën e rasteve konsumimi i alkoolit fillon në mbledhimet apo ahengjet e ndryshme, me qëllim të shtimit të euforisë dhe të kënaqësisë së personit, alkooli. Ndikon tek njeriu në atë mënyrë që ngadalson veprimet apo reagimet, humb sensin e balancit dhe të ekuilibritmit të personit, turbullon dëgjimin dhe shikimin, si dhe e bën personin më të përgjumur, në rastet kur personi ka konsumuar alkool dhe tenton që të drejtojë makinën ndodh shpesh që të përfundojë në aksidente fatale apo të marrë lëndime të rënda trupore.

Në bazë të të dhënave nga Bordi Kombëtarë i mjekësisë ligjore dhe toksikologjisë ligjore, janë analizuar të gjitha rastet e dëmtuara të cilat iu nënshtruan autopsisë mjeko-ligjore në Suedi, ku numri i konsumuesve femra ishte 4471 ndërsa numri i konsumuesve meshkuj rezultoi 11156. Alkooli si një fakt problematik që rezultoi të jetë më shumë i pranishëm tek

⁷¹ V. Hysi, Kriminologjia, Tiranë, 2005, faqe 123;

⁷² Halili.R, Kriminologjia, Prishtinw, 2016, fq.131

meshkujt, por edhe tek femrat prania e alkoolit në gjak shkakton probleme të mëdha në shëndetin e tyre e madje përfundon edhe me vdekje.⁷³

Ne R.M.V-ut, gjatë vitit 2018 nga gjithsej 1009 vepra penale të kryera kundër sigurisë në trafikun rrugor, në 46 raste, aksidente ishin shkakuar nga drejtues të automjetit që i përkisnin gjinisë femërore, ndërsa në 975 raste si kryerës parqiten vozitësit e gjinisë mashkullore.⁷⁴

2. Përgatitja shkollore e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit

Shkolla nuk është thjesht një vend ku të miturit marrin dije por edhe një ambient ku kalojnë një pjesë të mirë të kohës së tyre dhe ku krijojnë konceptet bazë mbi autoritetin, mardhëniet me moshatarët dhe rregullat e sjelljes në komunitet.⁷⁵

Pas ambientit familjar shkolla është vendi i dytë ku të miturit edukohen dhe fitojnë vese të reja në jetën e tyre, e këto vese të krijuara duhet të jenë vese të mira të cilat i parandalojnë sjelljet negative të fëmijëve. Kur një person ka edukim të duhur gjatë tërë jetës së tij, është më pak i prirur që të kryejë vepra penale në përgjithësi, dhe ende më pak i prirur që të mos e marrë parasysh rrezikun po që se ai konsumon alkool. Personat të cilët janë të shkolluar në mënyrë të mirëfilltë, kanë mjaftueshëm njohuri për të kuptuar anët negative që të shkakton një veprim i caktuar, duke filluar që nga kuptimi i ndikimit të alkoolit në shëndetin e tyre, në familje dhe në jetën shoqërore që e crregullon krejtësisht atë.

Njeriu i arsimuar është më i aftë për të dalluar të keqen nga e mira, personat e arsimuar me vështirësi mund të bien në ndikime negative, këto persona janë të informuar mirë dhe shumë të lexuar, andaj e kanë më të lehtë që të marrin qëndrime dhe sjellje pozitive, për këtë arsye në jetën e përditshme personat e arsimuar në të shumtën e rasteve sillen në pajtim me normal ligjore dhe morale të një shoqërie. Sipas autorit të njohur Enriko Ferri, i cili në studimet dhe në hulumtimet e tij thekson se kriminaliteti në shoqëri zvogëlohet krahas rritjes së shkallës së

⁷³ <https://www.government.se/articles/2020/02/conference-to-make-world-traffic-safer/>

⁷⁴ Drzhaven zavod za statistika na RSM, 2018, god-LVII, No-2.1.19.17

⁷⁵ Legjislacioni Shqiptar dhe Konventa e të drejtave të njeriut, Tiranë, f.482

arsimimit të popullsisë. Emancipimi dhe civilizimi i popullatës ndikon në rënien e kriminalitetit, arsimimi e zvoglon injorancën, mosdijen, zhduk veset dhe shprehinë e këqija, ndikon në braktisjen e adeteve dhe relikteve të vjetra, arsimimi përgadit njerëzit se si të ballafaqohen më lehtë me problemet.⁷⁶

Nga ana tjetër, personat e paarsimuar më vështirë mund të kyqen në shumë procese jetësore, atyre u mungon aftësia për ti kuptuar dhe gjykuar drejt pasojat e veprimeve të ndryshme, këta persona nuk janë të aftë që tu bëjnë rezistencë nxitjeve dhe sprovave të ndryshme të ambientit shoqëror, andaj dhe për tu dëshmuar roli dhe rëndësia që ka arsimimi dhe dituria, përmendet mendimi i shquar i shkrimtarit francez Viktor Hygo “Hapja e një shkolle do të thotë mbyllja e një burgu”.⁷⁷ Gjithashtu shumë kriminolog të njohur si W.Bonger, ose Fergusoni, në veprat e tyre theksojnë se personat e paarsimuar që kryejnë krime, janë të zhveshur nga ndërgjegjia dhe etika, ata u nënshtrohen lehtë instikteve dhe impulseve emocionale, që do të thotë se shpeshherë dominojnë ndjenjat e epsheve momentale për të ardhur deri te ndonjë qëllim apo për të realizuar ndonjë interes.

Nga ana tjetër është i përhapur edhe mendimi i cili thekson se arsimimi nuk ka ndonjë ndikim të madh në pengimin e kriminalitetit, madje ka gjasa që ai ndikon në shtytjen e individëve në sjellje kriminale. Sipas autorit Rafaello Garafallo, arsimimi i armatos me dijeni dhe i aftëson individët delikuent që më lehtë dhe pa vështirësi të kryejnë sjellje të ndryshme kriminale, apo i specializon ato që të kryejnë krime pa u kapur nga organet e ndjekjes.⁷⁸

Në botën bashkëkohore në kryerjen e disa sjelljeve kriminale është rritur pjesmarrja e personave me arsimim të lartë, ato zakonisht paraqiten si kryerës të veprave penale të kriminalitetit ekonomik, kriminalitetit politik, kriminalitetit të oranzuar, kriminalitetit te jakës së bardhë dhe kriminalitetit profesional, këto janë persona që kanë njohuri dhe përgaditje profesionale në fushën ekonomike, finansiare, politike, legjislative etj. Nga kjo mund të përfundojmë se nuk mund të flitet në mënyrë të përgjithësuar që arsimimi pengon kriminalitetin apo e nxitë atë, nëse bazohemi në të dhënat statistikore nga praktika gjyqësore

⁷⁶ Halili,R- Kriminologjia, Prishtinë, 2016, fq, 261

⁷⁷ Halili.R, Kriminologjia, Prishtinë, 2016, fq-260

⁷⁸ Po aty, fq, 262

mund të konkludojmë se disa forma të kriminalitetit i kryejnë personat e paarsimuar, e disa veprime kriminale i kryejnë personat me arsimim të lartë.

Përgaditja shkollore luan një rol mjaftë të rëndësishëm në parandalimin e veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit, ngritja e vetëdijes duhet që të fillojë që nga moshë e hershme duke përpunuar programe të duhura shkollore për parandalimin e dukurive negative. Të rinjtë që në moshë të re duhet të informohen se si ndikon konsumimi i alkoolit në trupin e tyre, dhe pasojat që shkaktohen nga ai, ky informim bëhet duke i vetëdijësuar që jeta e të rinjëve mund të marrë kahje krejtësisht të kundërt nëse ato infektohen me këtë dukuri negative. Pasiqë, nga të dhënat statistikore rezulton që më së shpeshti në gjendje të alkoolizuar aksidentohen të rinjtë të cilët sapo e kanë fituar licensën e vozitjes, duke mos e marrë parasyshë rrezikun që mund ti kanoset.

Sipas nenit 28 të Konventës mbi të drejtat e Fëmijës sanksionohet e drejta e fëmijës për arsim. Arsimi fillor duhet të jetë i detyruar dhe pa pagesë. E drejta për arsim është e njohur si një e drejtë themelore për të gjithë fëmijët “mbi bazën e mundësive të barabarta”. Neni 28 parashikon detyrimin e shteteve që të marrin të gjitha masat për të ulur numrin e nxënësve që braktisin shkollën, dhe të sigurojnë që disiplina shkollore të zbatohet në mënyrë të pajtueshme me dinjitetin njerëzor të fëmijës dhe në përputhje me këtë Konventë.⁷⁹

Në bazë të të dhënave nga Organizata Botërore e Shëndetësisë dëmtimet e trafikut rrugor çënojnë 1.2 milion jetë të njerëzve çdo vit, dhe kanë një ndikim të madh në shëndetin dhe zhvillimin e personave. Aksidentet rrugore janë shkaku kryesor i vdekjes tek të rinjtë, personat e moshës 15-29 vjecare,⁸⁰

Parandalimi i konsumimit të alkoolit dhe vozitjes në gjendje të tillë mund të bëhet duke aplikuar metoda të ndryshme ku një ndër to është edhe metoda e anketës dhe e intervistës, e cila ndihmon shumë për zbardhjen e rasteve dhe fitimin e njohurive se sa është prezente kjo dukuri. Metoda e intervistës realizohet në atë mënyrë që personat përgjien rreth pyetjeve të bëra se a’ë kanë drejtuar automjetin në gjendje të alkoolizuar, ndërsa në metodën e anketës,

⁷⁹ <https://www.unicef.org/montenegro/media/9291/file/MNE-media-MNEpublication505.pdf>

⁸⁰ https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/

personat në mënyrë anonime tregojnë eksperincat e tyre personale rreth kësaj dukurie. Kjo metodë është mjaft e sukseshme pasi që tek kryerësit krijohet një lloj besimi i cili ndihet i pa paragjykuar dhe e rrëfen të vërtetën.

Në vijim do të paraqesim të dhëna për personat e dënuar për kryerjen e veprave penale kundër sigurisë së komunikacionit rrugor sipas përkatësisë shkollore.

Vepra penale të kryera penale kundër sigurisë në komunikacionin rrugor.⁸¹

		Pa përgatitje shkollore	Prej 4-7 klasë	Me shkollë fillore	Me shkollë të mesme
Gjithsej	1165	5	2	93	377
Femra	63	-	1	3	14

		Me shollë të lartë	Me fakultet	Të panjohur
Gjithsej	1165	10	54	624
Femra	63	-	7	38

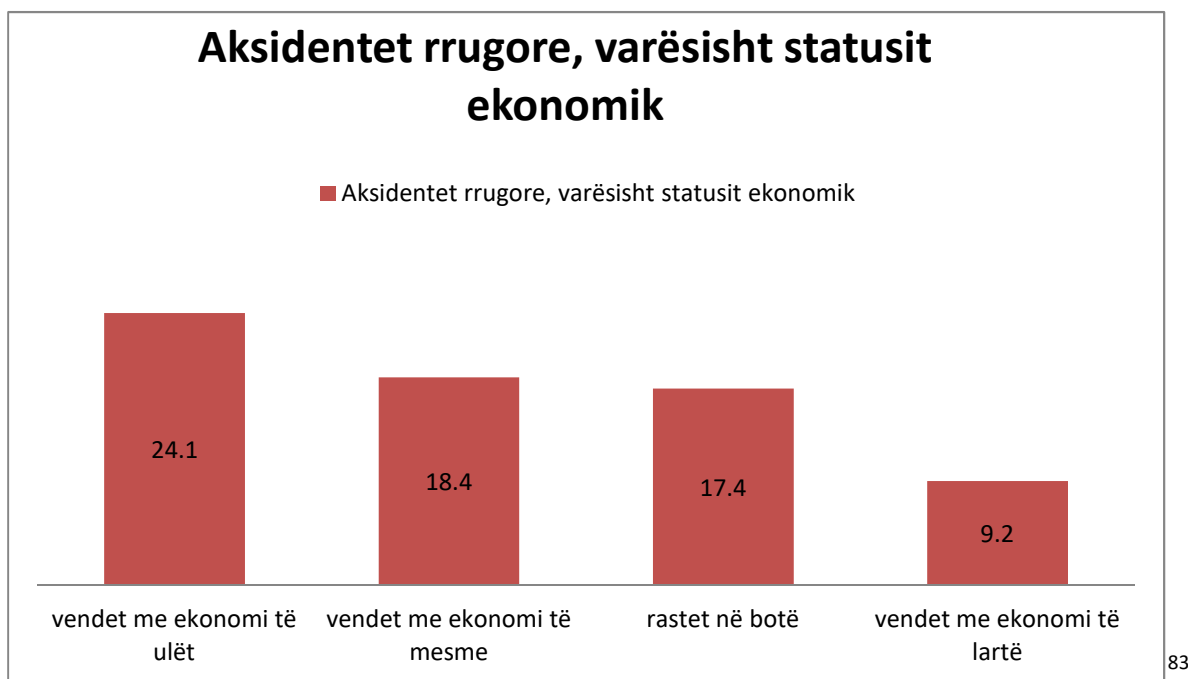
Nga tabela e mësipërme vërejmë se personat të dënuar për kryerjen e veprave penale kundër sigurisë së komunikacionit rrugor janë personat të cilët e kanë mbaruar shkollën e mesme, ndërsa për sa i përket profilit të gjinisë, personat e gjinisë mashkullore paraqiten në numër më të madh si kryerës dhe persona të dënuar.

3. Gjendja ekonomike e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit

Në bazë të të dhënave nga raporti i Organizatës Botërore Shëndetësore, mbi sigurinë në trafikun rrugor, tregohet që në vendet me të ardhura të ulëta haset më shumë ky fenomen me 90% të vdekjeve globale të trafikut rrugor. Aksidentet rrugore ndikojnë mjaftë negativisht edhe në gjendjen ekonomike të kryerësve duke i drejtuar ende më thellë në varfëri, në rastet kur personi ka pësuar dëmtime trupore, përkujdesi mjekësore është i tejzgjatur dhe shpesh ndodh që familja të jetë e paaftë që ti mbulojë shpenzimet e shumta mjekësore. Kostot e shumta

⁸¹ Статистички преглед 2.4.18.07 (898)-2017

ekonomike përveç që godasin kryersin dhe viktimën ato gjithashtu godasin në një nivel kombëtar, duke i ngarkuar një barrë të konsiderueshme shëndetësinë, sigurimet, dhe sistemet ligjore. Gjatë krizave dhe depresioneve ekonomike, vjen deri te ngecja e prodhimit, shtrejtimi i të mirave material, dhe në këtë mënyrë shkaktohen dukuri të cilat drejtpërsëdrejti e vështirësojnë ekzistencën e popullsisë. Disa individë dhe grupe krizat e këtilla përpiqen që ti përballojnë dhe ti tejkalojnë duke u marrë me veprime dhe aktivitete antiligjore dhe kriminale.⁸² Në vendet ku gjendja ekonomike është kryesisht e ulët gjasat që të ndodh vdekja në aksidente rrugore është më e madhe në bazë të statistikave të bëra nga Shoqata Botërore Shëndetësore, kjo gjë ndodh edhe përshkak të automjeteve që qarkullojnë në mënyrë jo të rregullt, për shkak të përdorimit të alkoolit nga personat e pashpresë, persona të papunë, etj.



Nga tabela e mësipërme do të vërehet se aksidentet rrugore janë më të pranishme në vendet më të varfura se sa në vendet ku gjendja ekonomike është më e mirë dhe ku shteti funksion në mënyrë të rregullt.

⁸² Halili, R-Kriminologjia, Prishtinë, 2016, fq.246

⁸³ https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/

4. Gjendja sociale e kryerësve të veprave penale në komunikacioni rrugor në ndikimin e alkoolit

Si faktorë i rëndësishëm nga mjedisi social, janë edhe kushtetet ekonomike në shoqëri, çdoherë ka ekzistuar mendimi se kriminaliteti është karakteristikë për shtresat e ulëta, e sidomos për kategorinë e punëtorëve dhe njerëzve të papunë dhe të varfur.

Aksidentet rrugore nga pasojat e rënda që shkaktojnë ato çënojnë mjaftë edhe jetën sociale të personave duke lënë pasojat mjaftë të rënda shëndetësore, pamundësohen që të zhvillojnë jetën në mënyrë të njëjtë ashtu siç e kanë zhvilluar më herët. Personat që kanë kaluar një traumë të tillë shpesh herë izoloohen në vetvete, dhe nëse kanë marrë ndonjë defect në pamje të jashtme ato gjithashtu edhe etiketohen nga të tjerët.

Aksidentet e shkaktuara nën ndikimin e alkoolit, lënë pasojat mjaftë të rënda, duke filluar nga shëndeti i tyre, që ndikon dukshëm në gjendjen fizike dhe psikike të viktimave, pasojat aksidentit rrugor ndikojnë gjithashtu edhe në ushtrimin e profesionit të viktimave, të cilët mund të bëhen të paaftë, dhe të kenë domosdoshmërisht nevojë për një person të tretë për përkujdesje.

Sipas një hulumtimi i cili është bërë në Spanjë, rezulton që nga të gjithë viktimat e aksidentuara rëndë 22.4% vuajnë nga një lloj kufizimesh në punë, 2.6% kanë nevojë për një person të tretë që të kujdeset për ta vazhdimisht, 1.4% kërkojnë disa modifikime në shtëpitë apo automjetet e tyre me qëllim të përshtatjes nga paaftësia e shkaktuar që është krijuar nga aksidenti rrugor.⁸⁴

Të dhënat në vijim do të paraqesim edhe nëpërmjet garafikonit.

⁸⁴ <https://www.who.int/data/gho>



5. Përkatësia nacionale e kryerësve të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit

Kryerës të veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit paraqiten personat e të gjithave nacionaliteteve.

Në vijim do të paraqesim të dhëna për personat e dënuar për kryerjen e veprave penale kundër sigurisë së komunikacionit rrugor sipas përkatësisë nacionale.

Vepra penale të kryera penale kundër sigurisë në komunikacionin rrugor.⁸⁵

Gjithsej	Maqedon	Shqiptar	Turq	Rom	Vlleh
1165	520	319	27	21	1

Gjithsej	Serb	Boshnjak	Tjerë	Të panjohur
1165	8	5	12	252

Nga të dhënat e tabelasë së mësipërme do të vërejmë se në bazë të përkatësisë nacionale për kryerjen e veprave penale kundër sigurisë së komunikacionit rrugor nga gjithsej

⁸⁵ Статистички преглед 2.4.18.07 (898), Скопје, јуни 2018 / Skopje, June 2018

1165 persona të dënuar, më së shumti janë dënuar drejtuesit e automjeteve të përkatësisë maqedonase edhe ate 520 vozitës, ndërsa më pak edhe ate vetëm 1-një rast vozitës i përkatësisë vllehe.

Të gjithë drejtuesit e automjeteve, pa marrë parasysh përkatësinë nacionale janë të obliguar të iu përmbahen rregullave të komunikacionit rrugor, në të kundërtën kontrolluesit e komunikacionit duhet që ti largojnë nga komunikacioni si dhe ti sanksionojnë.

Kontrolluesi i komunikacionit, në kuadër të autorizimeve të tij mundet:⁸⁶

1. Që secilin mjet të ndërmarrjes ta ndaloj në rrugë në pajtim me dispozitat.
2. Që të bëjë kontroll sipas planit operativ në çdo kohë pa marrë parasysh se ku ndodhet mjeti.
3. Që të bëjë kontroll të dokumenteve të veçanta për transport.
4. Që t'i largoj anëtarët e ekuipazhit prej mjetit kur vëren se tregojnë shenja psikofizike dhe fizike të paafësisë për punë të mëtejme, përkatësisht kur vëren se janë **nën ndikimin e alkoolit, drogës ose mjeteve tjera narkotike.**
5. Që ta largoj nga komunikacioni mjetin kur gjatë kontrollit do të vërehen mangësi teknike të cilat drejtpërdrejt e rrezikojnë jetën dhe shëndetin e anëtarëve të ekuipazhit, mjeteve dhe sigurinë në komunikacion.
6. Që ta ndaloj punën e mëtejme të anëtarëve të ekuipazhit të mjetit në ndonjë vend të rrezikuar nga puna e tyre kur do të vërej se ekziston rrezik i drejtpërdrejt për jetën dhe shëndetin e tyre.
7. Që të merr dokumente të caktuara të cilat do t'i shërbejnë si dëshmi për shkeljen e dispozitave përkatësisht rregullave.
8. Që t'i urdhëroj anëtarët e ekuipazhit që në punën e tyre t'i zbatojnë rregullat e caktuara që janë të parapara me Rregulloren.

⁸⁶ S.Domovski, Organizimi I komunikacionit rrugor, Shkup,2012, fq.14

9. Që ta caktoj afatin e zbatimit të rregullave të parapara, përkatësisht dispozitave të cilat gjatë shikimit kontrollues është vërejtur se nuk zbatohen.

10. Që të urdhëroj afat të caktuar për mënjanimin e parregullsive dhe mangësive të cilat do të vërehen gjatë shikimit kontrollues.

11. Që organit kompetent të ndërmarrjes t'i propozoj fillim të procedurës për mbrojtjen e obligimeve të punëtorëve kundër personit përgjegjës.

12. Që organit kompetent të ndërmarrjes t'i propozoj që të kontrollohet trajnimi dhe aftësitë e anëtarëve të ekuipazhit të mjetit për kryerjen e punëve dhe detyrave të cilat u janë besuar.

KAPITULLI I KATËRT

1. Parandalimi i kryerjes së veprave penale në komunikacionin rrugor në ndikimin e alkoolit

Me masa të parandalimit të kriminalitetit nënkuptojmë aktivitetet e organeve shtetërore dhe të organeve tjera të orientuara në pengimin e dukurive negative shoqërore.⁸⁷ Natyra e llojllojshme e kriminalitetit natyrisht kushtëzon edhe reaksione të ndryshme në pengimin e tij, dhe lidhur me këtë nuk flitet për metodologji universale të implementimit të parandalimit. Disa autorë konsiderojnë se çdo mjedis dhe situatë në të, pershtatet dhe kërkon masa dhe mënyra të ndryshme të reagimit ndaj kriminalitetit.

Është fakt se nga kriminaliteti, si dukuri shoqërore negative, nuk ka qenë dhe aktualisht nuk është imune asnjë shoqëri, pa marrë parasysh kohën e veprimit të saj dhe pa marrë parasysh rregullimin shoqëroro-politik të saj.⁸⁸ Edhe sot çdo shoqëri njerëzore e organizuar në shtet nëpërmjet institucioneve të ndryshme (familjes, shkollës, organeve të kujdesit social, të entiteteve të tjera joqeveritare dhe medimeve) ndërmerr masa preventive me të cilat synon të pengojë kryerjen e veprave penale. Nuk ka dyshim se procesi i tillë i reagimit ndaj kriminalitetit është proces kompleks dhe i ndërlikuar por, i domosdoshëm. Megjithatë, nuk duhet pritur që procesi edukativ-preventiv, sa do i rëndësishëm që është, të sjell deri te pengimi dhe zhdukja e plotë e kriminalitetit. Në këtë drejtim është domosdoshmëri që shteti të angazhohet edhe në aspektin tjetër, në aspektin “represiv” të reagimit ndaj kriminalitetit. E quajmë represiv sepse procedura penale, zbatohet kundër kryerësit të veprës penale pavarësisht nga vullneti i të pandehurit dhe, sipas rregullit, pavarësisht nëse këtë e dëshiron i dëmtuari.

⁸⁷ Veton Vula, Kriminaliteti i organizuar, Prishtinë, 2013, fq.317

⁸⁸ Sahiti.E&Zejneli.I, E drejta e procedurës penale e Republikës së Maqedonisë, Shkup, 2017, fq.1.

Prandaj, masat e reagimit kundër kriminalitetit të cilat ndërmerren në procedurë penale, sikurse gjithë veprimtaria në fushën juridiko penale, i përkasin masave “repressive” në kuptimin e theksuar më sipër. Ligjvënësi duke inkriminuar veprimet që cenojnë rregullimin juridik dhe të drejtat e individit-duke paraparë veprat penale, sanksionet penale dhe kushtet nën të cilat sanksionet penale mund të shqiptohen, si dhe duke e rregulluar procedurën penale kërkon nga organet shtetërore t'i shqiptojnë dhe t'i ekzekutojnë sanksionet penale ndaj kryerësve përgjegjës të veprave penale.⁸⁹

Parandalimi i delikteve në trafikun rrugor paraqet kompleks masash dhe aktivitete të drejtuara kah eliminimi i të gjitha burimeve të mundshme që cojnë kah rrezikimi i trafikut rrugor, të mirave të njeriut dhe shoqërisë në përgjithësi⁹⁰, përfshirë edhe alkoolin si shkaktar të kryerjes të një numri të madh të veprave penale.

Në Republikën e Maqedonisë së Veriut, për vite me rradhë ndërmerren aksione të ndryshme parandaluese, aktivitete për zvogëlimin e kësaj dukurie negative nga organe të ndryshme si Ministria e Punëve të Brendshme, Këshillit Republikan për Siguri në Komunikacionin e Rrugeve si organ kompetent, duke krahasuar statistikën me ato evropiane, analizat tregojnë se në shtetet e Bashkimit Evropian ka 5.2 viktima në trafik në 100 mijë banorë, ndërsa në RMV-ut ka 7.1 viktima në 100 mijë banorë.

Sipas të dhënave të Këshillit Republikan për Siguri në Komunikacionin e Rrugëve, në vitin 2018, në Maqedoni ka ndodhur 4534 fatkeqësi në trafikun rrugor të karakterit më të rëndë, me **crast** 129 persona kanë humbur jetën në fatkeqësi të trafikut, ndërsa janë lënduar 6378 persona. Sipas Strategjisë së dytë kombëtare të Republikës së Maqedonisë së Veriut për avancimin e sigurisë në trafik 2015-2020, vendi është drejtë përmirësimit por ende nuk është arritur niveli i duhur i sigurisë, dhe nuk është arritur qëllimi dhe synimi **I** definuar në këtë akt. Qëllimi kryesor i Strategjisë është që të arrihet niveli dhe mesatarja e shtetve anëtare të BE-së, që nënkupton më pak se 100 persona të vdekur nga aksidentet e trafikut në nivel vjetor.⁹¹

⁸⁹ Po aty

⁹⁰ Grup autoresh, prevencija vo soobraqajot na patishta, Skopje 1986, fq,461

⁹¹ Po aty

Sipas Strategjisë së dytë kombëtare të Republikës së Maqedonisë së Veriut për avancimin e sigurisë në trafik 2015-2020, masat parandaluese të cilat duhet të ndërmerren janë:

1. Përforcimi i edukimit të trafikut në kuadër të procesit arsimor
2. Përmirësimi i infrastrukturës rrugore dhe të komunikacionit
3. Avancimi i procesit të edukimit dhe trajnimit të kandidatëve për vozitës
4. Avancimi i punës së autoshkollave dhe qendrave për provime
5. Përmirësimi i sistemit për intervenime të shpejta dhe efikase pas fatkeqësive të trafikut
6. Përforcimi i kontrolleve të policisë së komunikacionit si dhe shumë masa të tjera.

2. Roli i mjeteve të informimit në parandalimin e veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit

Si mjete të komunikimit masovik, në literaturën kriminologjike konsiderohen shtypi i përditshëm, televizioni, radio, filmi etj. Mjetet e komunikimit masiv në të gjithë botën janë bërë mjete të fuqishme të ndikimit dhe të orientimit të opinionit brenda një vendi apo opinionit ndërkombëtar, këto mjete ndikojnë që ndër qytetarë të përcillen shumë përmbajtje të shumta të karakterit informative, edukativ, shkencor. Të rinjtë kanë mundësi që të informohen dhe të përfitojnë shumë njohuri, në këtë mënyrë ato zgjerojnë horizontin e dijes dhe mësojnë se si duhet ti parandalojnë veset negative.

Roli pozitiv i mjeteve të informimit në formimin dhe zhvillimin e gjeneratave të tëra, e vecmas i gjeneratave të reja mund të shfaqet kur ato mjete prezantojnë dhe kultivojnë vlera të shëndosha morale, ligjore, edukative, shkencore, artistike dhe zbavitëse. Por, përveç rolit pozitiv që kanë mjetet e informimit, në disa raste flitet edhe për ndikimin e tyre në kriminalitet.

Në shtypin e përditshëm paraqiten raste të ndryshme të sjelljeve kriminale të cilat përveç se shërbejnë si një mësim informativ ato gjithashtu në mënyrë të detajuar, e përshkruajnë vendin e kryerjes, kohën e kryerjes, mjetet të cilat janë përdorur gjatë kryerjes, mënyrën e fshehjes së gjurmëve, mënyrën e shmangies nga organet e policisë, mënyrën e ikjes nga përgjegjësia penale etj, ku pikërisht këto mund edhe që të nxisin imagjinatën e shikuesve në mënyrë negative.

Shkrimet e tilla mund të jenë nxitëse dhe shtytëse për ndërmarrjen e aktiviteteve të ngjashme kriminale, paraqitja e këtillë mund të ndikojë te delikuentët potencial që të forcojë vendimet e tyre të mëparme për kryerjen e veprave të caktuara penale, ofrojnë njohuri teknike për mjetet dhe mënyrën e kryerjes së atyre veprave. Zakonisht bëhen vërejtje të shumta për dominimin e programeve dhe shfaqjeve televizive, në të cilat në mënyrë permanente prezentohet dhuna, prostitucioni, konsumimi i drogës, konsumimi i alkoolit dhe aktiviteteve destruktive dhe antisociale, pasi që këto dukuri negative nxisin dukshëm aktivitetet kriminale.⁹²

Masmediat duhet ta dinë rolin dhe përgjegjësinë e tyre të gjërë shoqërore, poashtu edhe ndikimin e tyre, në komunikimet lidhur me keqpërdorimin e drogës dhe të alkoolit nga ana e të rinjëve. Ata duhet ta shfrytëzojnë fuqinë e tyre për parandalimin e keqpërdorimit të drogës duke i çuar më tej mesazhet e qëndrueshme përmes një mënyre të balansuar, si dhe duhet të përkrahen fushatat efikase për vetëdijesimin lidhur me drogat në të gjitha nivelet.⁹³

Në vitet e fundit për lidhjet në mes masmediave dhe kriminalitetit po merret e ashtuquajtura “kriminologjia e kulturave”⁹⁴ e cila shërbehet me metoda interdisiplinare të nxjerra nga kriminologjia, sociologjia dhe kriminalistika. Bazën e këtij drejtimi shkencor mund ta hasim në punimet e Cohenit (1972/1982), pastaj Cohen & Young (1973), Hall dhe të tjerë (1978). Autorët e përmendur kanë kontribuar në të kuptuarit e rolit të masmediave në konstituimin e konceptit të kriminalitetit dhe devijimit por edhe në të kuptuarit më të mirë të gjenerimit të formave të reja të kontrollit social dhe ligjor. Si orientim hibrid kriminologjia e kulturave është zhvilluar nga integrimi i studimeve kulturologe britanike të viteve të '70-ta në studime të kriminologjisë amerikane.

Arritjet e shkencës dhe teknologjisë e veçanërisht mediat elektronike sot mund të luajnë rol të rëndësishëm në parandalimin e kriminalitetit në përgjithësi e veçanërisht parandalimin e aksidenteve në trafikun rrugor; si nëpërmjet reklamave sensibilizuese për vozitje pa alkool (stop alkoolit kur je duke drejtuar automjetin) e deri te programet e veçanta për kulturën e vozitjes, veçanërisht për vozitësit e rinj.

⁹² Halil.R- Kriminologjia, Prishtinë, 2016,fq.266

⁹³“Dokument i pregatitur me ndihmën financiare të Unionit Evropian. Pikëpamjet e shprehura në të në asnjë mënyrë nuk reflektojnë qëndrimin zyrtarë të Unionit Evropian.”

⁹⁴ Siegel, op. cit., fq. 599-605.Veper e citura Z.Surdulli, punim doktore, Seeu, 2008

3.Roli i policisë në parandalimin e veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit.

Veprimtaria e policisë është e shumëfishtë.⁹⁵ Policia, duke vepruar në parandalimin dhe zbulimin e krimit i ofron prokurorit publik dhe gjykatës material të nevojshëm për fillimin e procedurës penale; gjatë zhvillimit të procedurës penale afron ndihmë kriminalistike lidhur me identifikimin e personave dhe të sendeve (marrja e shënjave të gishtërinjve, marrja e materialit biologjik për analizë të ADN-së, etj); ofron ndihmë për ekzekutimin e vendimeve; jep të dhëna nga evidencat e caktuara etj.

Nëpunësi policor i uniformuar në vendin e ngjarjes përkohësisht do tua merr patent shoferin dhe do ta përjashtojë nga trafiku vozitësin të cilin do të has se e drejton automjetin nën ndikimin e alkoolit ose nëse tregon shenja të ndikimit të alkoolit (n.385.parag.2 LSTR I RMV-ut).

Aksidentet rrugore në përgjithësi klasifikohen në tre kategori:

1. Aksidente fatale (vdekjeprurëse), quhet ai aksident i komunikacionit që pas goditjes kryesore në mes mjetit dhe personit, si pasojë e këtij kontakti, shkaktohet vdekja e njeriut.
2. Aksident i rëndë i komunikacionit, quhet ai aksident në të cilin me rastin e goditjes apo kontaktit të parë në mes të dy mjeteve, apo në mes mjetit dhe subjektit të caktuar, shkaktohet lëndim i rëndë në trup dhe në shëndetin e njeriut, apo dëm i madh material.
3. Aksident i lehtë i komunikacionit, quhet ai aksident në të cilin, me rastin e goditjes apo kontaktit të parë në mes të mjetit me një objekt të caktuar, apo subjekt shkaktohet një lëndim i lehtë i natyrës trupore apo ndo një dëm i vogël material.

Në bazë të hulumtimeve kriminalistike aksidentet zbulohen në bazë të disa rrethanave të cilat janë:

1. Koha kur ka ndodhur aksidenti (dita, muaji, viti, stina, gjatë natës apo ditës, dhe ora e saktë).

⁹⁵ Sahiti.E&.Zejneli.I, E drejta e procedurës penale e R.Maqedonisë, Shkup, 2017,fq.93

2. Vendi në të cilin ka ndodhur aksidenti(në zona rurale apo ne zona urbane, gjendja e rrugës etj).
3. Mënyra sipas të cilës ka ndodhur aksidenti (dalja e mjetit nga rruga, ndeshje reciproke, goditje automjetit të parkuar, goditje e këmbësorëve etj)
4. Shkaku nga i cili ka ndodhur aksidenti (gjendja e vozitësit, a ka qenë në gjendje të alkoolizuar, i ndikuar nga substancat narkotike, ndikimi i pagjumësisë apo lodhjes, gabimi i këmbësorit, etj).
5. Pasojat që ndodhin nga aksidentet (të vdekur, të lënduar rëndë, të lënduar lehtë, dëme materiale).

Informacionet për ngjarjen e shkaktuar sigurohen nga: Salla e informacionit të organit të policisë; informacioni që jep vetë drejtuesi i mjetit që e ka kryer aksidentin; konstatimi nga agjentët e policisë rrugore gjatë kontrollit rutinë në territorin e shërbimit, agjenti i policisë rrugore saktëson vendin ku është kryer aksidenti, kohën e kryerjes, dhe të dhënat rreth peronave që e kanë shkaktuar aksidentin.⁹⁶

Pas marrjes së informacioneve të një aksidenti rrugor bëhet kqyrja e vendit të ngjarjes ku veprimet para hetimore janë:⁹⁷

1. Këqyrja e vendit të ngjarjes
2. Këqyrja e drejtuesit të automjetit
3. Këqyrja e kufomës
4. Ekspertimi mjekoligjor i të plagosurit
5. Pyetje drejtuesit të automjetit dhe dëshmitrëve në vendin e ngjarjes

Gjatë zhvillimit të hetimit lind nevoja për verifikimin e fakteve që lidhen me ngjarjen e caktuar, për të vërtetuar se nje fakt ka ndodhur, dhe mekanizmi se si ka ndodhur ngjarja e vërtetë, ekspertimi zhvillohet me vendim të organit të procedurës në të cilën përshkruhet objekti i ekspertimit, dita, ora, vendi ku do të kryhet ky ekspertim etj.

⁹⁶ Latif.Vj, Demolli.H – Kriminalistika, Prishtinë, 2019, fq. 497

⁹⁷ Po aty

Në vendin e ngjarjes dallojmë gjurmë të ndryshme, të cilat mund të jenë të shkaktuara nga automjeti si psh (gjurmët e rrotave në rrugë, ose gjurmë mbi trupin e viktimës), këto gjurmë trajtohen në bazë të rregullave të transalogjisë. Gjurmët e frenimit të shkaktuara nga pjesët fikse, si gjurmë të përplasjes, ose të fërkimit të automjetit me objektet tjera, në bazë të gjurmëve të frenimit gjendet pozicioni i automjetit dhe gjithashtu përlllogaritet shpejtësia e tij. Në vendin e ngjarjes gjithashtu hasim edhe mbetje materiale të cilat janë copa xhami, mbetje boje, karburanti etj.

Automjeti fillimisht këqyret për të kërkuar gjurmët e lëna nga viktimat dhe gjurmë të tjera të shkaktuara nga përplasia ose fërkimi pas objekteve të tjera që paraqiten në formë shtypjesh, deformimesh, gërvishtjesh, mungesë materiali, apo mbetje të materialeve. Gjatë këqyrjes përcaktohet gjendja teknike e automjetit, gjithashtu edhe gjendja e frenimit të automjetit.

Aktivitetet të cilat zhvillohen në vendin e ngjarjes mund të ndahen në tre faza:

1. Faza informative – organi procedues merr informata nga personat që e kanë siguruar vendin e ngjarjes, ku këto informata duhet të jenë sa më të plota dhe objektive, të dhënat duhet të tregojnë mënyrën dhe kohën e kryerjes së aksidentit, masat të cilat janë marrë për ndihmën e personave të lënduar, masat e marra për mbrojtjen dhe sigurimin e gjurmëve, a ka tentuar drejtuesi i automjetit që të largohet nga vendi i ngjarjes etj.
2. Faza statike – në këtë fazë, bëhet orientimi mbi këqyrjen dhe fotografimin e vendit të ngjarjes, nuk preket asgjë që gjendet në vendin e ngjarjes, bëhet vetëm në bazë të vrojtimit.
3. Faza dinamike – në këtë fazë të gjitha gjurmët studiohen, fiksohen, sigurohen me kujdes dhe sipas nevojës ato dërgohen në ekspertim. Bëhet procesverbali, që paraqet formën themelore procedurale të regjistrimit të gjendjes dhe veprimtarisë në vendin e aksidentit të komunikacionit. Procesverbali duhet të përmbajë: të dhënat mbi mjetin e transportit (numrin e targës së regjistrimit, lloji i automjetit, numri i motorit, tipi, viti i prodhimit, ngjyra e automjetit etj. Gjithashtu analizohet gjendja e rrotave, defektet e

ndryshme që mund ti ketë një automjet, përshkrimi i rrugës, pamja e rrugës, lakimet, kryqëzimet, shenjat përr rrezik etj.

Në praktikë ndodh kur automjeti pasi që ka kryer ndonjë delikt në trafikun rrugor, apo pasi që ka shtypur ndonjë person ai është larguar na vendi i ngjarjes në një drejtim të panjohur, organi procedues ka për detyrë të sqarojë nëse ndonjë dëshmitarë që e ka parë ngjarjen ka mundur të shikojë automjetin, targat, tipin, llojin, ngjyrën në mënyrë që fillojë kërkimi i tij. Kjo gjë mund të arrihet në bazë të gjurmëve që tregojnë drejtimin e ecjes së tij, pikat e vajit që bien nga automjeti në ecje në tokë, të cilat marrin një formë ovale me majën e drejtuar nga drejtimi i ecjes së automjetit, shenjat e rrotave në kthesë, gjurmët e frenimit, pasi zbulohet automjeti i dyshuar analizohet se a egzistojnë prova materiale të cilat e vërtetojnë shtypjen apo përplasjen, këto prova mund të jenë: xhamat e thyer të fenerëve, të kabinave etj.

Me qëllim të sqarimit të gjurmëve, fakteve, dhe rrethanave të ndryshme që kanë të bëjnë me aksidentin e komunikacionit organet proceduese zbatojnë ekspertime dhe eksperimente kriminalistike, me qëllim të zbulimit se si janë formuar gjurmët e gjetura në tesha në trup, apo gjurmët që janë shkaktuar nga përplasia e dy automjeteve. Në ekspertimin auto- teknik rëndësi të madhe kanë shpejtësia e automjetit në momentin e aksidentit dhe koha e reagimit. Shpejtësia zbulohet në bazë të gjurmëve të frenimit, këto gjurmë pasqyrojnë largësinë që ka përshkuar automjeti që nga momenti i veprimit të sistemit të frenimitderi në ndalimin e tij.

Nënpunesit policor të MPB⁹⁸ janë të obliguar të dalin në vendin e fatkeqësisë së komunikacionit në të cilin ka ndodhur dëmi material nëse atë e kërkon njeri nga pjesëmarrësit në fatkeqësinë në komunikacion dhe atë në rastet kur:

- Njeri nga mjetet transportuese nuk e ka tabelën e regjistrimit ose nuk është i siguruar
- Njeri nga mjetet transportuese nuk e ka tablën e regjistrimit të huaj
- Njeri nga shoferët dukshëm është në ndikimin e **alkoolit**, drogës ose substancave psikotrope
- Njeri nga shoferët nuk posedon patent-shoferi

⁹⁸ N.226 I Ligjit mbi sigurinë e komunikacionit rrugor i RMV, Shkup, 2007

- Shoferët nuk mund ti harmonizojne qëndrimet lidhur me mënyrën dhe rrethanat në të cilën ka ndodhur fatkeqësia e komunikacionit,
- Njeri nga shoferet refuzon që ti ofrojë të dhënat e veta personale, përkatësisht të dhënat për mjetin transportues, ose
- Njeri nga shoferët e ka lëshuar vendin e fatkeqësisë së komunikacionit.

4. Roli i gjykatës në parandalimin e veprave penale në komunikacionin rrugor nën ndikimin e alkoolit

Gjykata është subjekt themelor i procedurës penale. Ajo në procedurë penale e ushtron funksionin e gjykimit, mirëpo funksioni i saj nuk kufizohet vetëm në funksionin e gjykimit. Gjykata si organ i pavarur gjykon në bazë të kushtetutës dhe ligjit dhe në bazë të marrëveshjeve ndërkombëtare të ratifikuara në pajtim me Kushtetutën.⁹⁹

Çdo person ka të drejtë që një gjykatë e pavarur dhe e paanshme të vendosë brenda një kohe të arsyeshme mbi të gjitha çështjet e lidhura me të drejtat dhe detyrimet e tij dhe me akuzën penale të ngritur kundër tij¹⁰⁰.

Në dhënien e dënimeve, shpesh, në opinionin e juristëve, por edhe në atë të psikologëve, të politikanëve dhe të publikut, vazhdon të debatohet nëse duhet marrë parasysh shpërblimi për veprën e kryer, parandalimi për veprat të tjera, rehabilitimi social i fajtorit, e drejta e tij për të qenë i lirë e për t'i shërbyer familjes e shoqërisë etj.¹⁰¹

Proceset gjyqësore karakterizohen me faktin se veprimet (procedurale) dhe marrëdhëniet ndërmjet pjesëmarrësve janë rregulluar detajisht me norma ligjore procedurale. Normat procedurale urdhërojnë, ndalojnë ose autorizojnë. Megjithatë, duke i rregulluar me ligj veprimet procedurale dhe marrëdhëniet procedurale ende nuk sigurohet drejtshmëria e vendimit të cilin gjykata do ta bjerë.¹⁰²

⁹⁹ S.Ejup&.Zejneli.I, E drejta e procedurës penale e R.Maqedonisë, Shkup, 2017,fq.93

¹⁰⁰ Neni 6 al. 1 e KEDNJ.

¹⁰¹ Dragoti, op. cit., fq. 531.

¹⁰² Z.Surdulli, punim doktrate, Uejl-Tetovë, 2006, fq-303

Për luftën e shoqërisë kundër kriminalitetit nuk mjafton vetëm njohja e psikologjisë së kriminit në momentin e kryerjes së tij dhe në kohën që i paraprinë atij, por nevojitet edhe njohja e ndodhive psikike të më vonshme, si tek kryerësi i cili është ndodhur në rolin e të pandehurit, ashtu edhe tek personat tjerë që angazhohen në sqarimin e rastit penal konkret. Procedura penale gjyqësore pa dyshim paraqet një situatë sociale të posaçme, e cila ndikon në manifestime dhe karakteristikat psikologjike të njerëzit. Dihet se faktorët socialë ndikojnë në manifestimet individuale dhe në personalitet në tërësi, dhe se në situata sociale të ndryshme të njëjtit njerëz ose njerëz të ndryshëm reagojnë në mënyra të ndryshme. Prandaj për studimin e kësaj tematike janë me rëndësi si ndodhitë psikike tek pjesëmarrësit konkretë të procesit gjyqësor ashtu edhe zhvillimi psikologjik i atij procesi në tërësi.¹⁰³

Në vijim do të paraqesim një aktgjykim të shqiptuar nga gjykata themelore në Tetovë, kundër drejtuesit të automjetit i cili ka shkaktuar aksident në trafik nën ndikimin e alkoolit-në gjendje të dehur.

K.6p.615/15

NË EMËR TË QYTETARËVE TË REPUBLIKIËS SË MAQEDONISË

GJYKATA THEMELORE NË TË TETOVË - si gjykatë e shkallës së parë, në një këshill të përbërë nga gjykatësi B.J. si kryetar i Këshillit, gjyqtari H.A. si anëtar i Këshillit dhe gjykatësit porot M.R, D.N. dhe V.K. si anëtare e këshillit, me procesmbajtës A.B.në çështjen penale kundër të pandehurit P.N. nga fshati i L..... i akuzuar me aktakuzë nga Prokuroria Publike Tetovë, KO.br.12128 / 14 dt. 27.07.2015 për vepër penale **VEPRA TË RËNDA PENALE KUNDËR SIGURISË SË NJERËZVE DHE PASURISË NË KOMUNIKACION** sipas nenit 300 parag.2 dhe nenit 297 parag.1 i KP, pas mabjtjes së seancës kryesore, shqyrtimit publik dhe gojor të dt.....2015 dhe dt.2015. në prani të përfaqësuesit të prokurorisë, Prokurorit Publik B.H, të pandehurit dhe mbrojtësit të të pandehurit B.K., avokat nga Shkupi, palët e dëmtuara K.B dhe H.B dhe avokati i

¹⁰³ Po aty

tyre S.G- avokat nga Struga, pala e dëmtuar M.V. dhe avokati i tij N.R.A. nga Tetova, më 13 nëntor 2015, solli dhe shpalli publikisht si vijon:

AKTGJYKIM

I PANDEHURI

P..... N..... nga babai G....., i lindur me dt..... në Tetovë, me vendbanim në fshatin L..... rr,, pp, me NP....., me arsim të mesëm të mbaruar, i pamartuar, i papunë, maqedonas, qytetar i Republikës së Maqedonisë, i padënuar.

EDËNON

SEPSE:

Si pjesëmarrës në komunikacion në rrugët publike më dt..... rreth orës në rrugën rajonale Tetovë-Jazince në fshatin T..... përballë auto-servisit "..... 'në pronësi të M.A. nga fsh.T....., duke mos respektuar rregullat në komunikacion ka rrezikuar trafikun publik, duke rrezikuar jetën dhe trupin e njerëzve në atë mënyrë që, pa fituar të drejtën për të drejtuar një automjet motorik, dhe në **gjendje të dehur** me **1.57** promil **alkool në gjak**, e ka drejtuar automjetin BMV, ngjyrë gri me numër të targës TE-.....-AC, dhe e drejtonte automjetin në rrugën rajonale nga fshati J..... në drejtim të Tetovës, dhe kur arriti para shërbimit të automjeteve auto-servisit "....." në fshatin T..... shkak të shpejtësisë së pa përshtatshme sipas kushteve të rrugës në një vendbanim ku kufiri i shpejtësisë është i kufizuar në 50 km/orë, ai po drejtonte automjetin me 126.60 km/orë dhe e humb kontrollin e automjetit dhe në anën e djathtë të rrugës në drejtimin e lëvizjes së tij doli nga rruga dhe me pjesën e prapme të djathtë të automjetit të tij e ka goditur shtyllën metalike përpara shërbimit të veturave "....." dhe nga shpejtësia është kthyer me automjetin në rrugën rajonale duke lëvizur anash nga korsia e trafikut të djathtë në korsinë e majtë duke lënë gjurmë të sjelljes, me anën e djathtë të automjetit që goditi pjesën e përparme të PMV Ch Chrysler 'të

drejtuar nga V.K. nga fshati R..... i cili po drejtonte automjetin nga drejtim i kundërt nga Tetova drejt fshatit Jazinec në korsinë e saj të djathtë, pas të cilit po lëvizte edhe një automjet tjetër Opel me nr. TE-.....-AB të tabelës së veturës i drejtuar nga D.A. nga fshati P..... i cili e goditi pjesën e pasme të PMV Cre Creisler 'me pjesën e përparme të automjetit të tij dhe të dy mbetën në korsinë e djathtë të rrugës në drejtimin e tyre të lëvizjes ndërsa PMV BMW 'pas goditjes del jashtë rrugës në anën e majtë të rrugës në fushat në drejtim e rrugës Jazinec-Tetovë, duke vepruar në kundërshtim me nenin 234 paragrafi 1, neni 38 paragrafi 1 dhe neni 235 paragrafi 1 alinea 4 i LSKR, edhe pse ishte i vetëdijshëm se kjo mund të ketë një efekt të dëmshëm, por ra dakord ta bënte këtë, me pasojën që pasagjerët e PMV "BMW" D.V. nga fsh. L..... dhe L..... B..... nga fshati J..... pësuan lëndime të rënda trupore të cilat ishin fatale për jetën e tyre dhe si rast urgjent u transferuan në KM-e Tetovë, ku në të njëjtën ditë mjeku në detyrë konfirmoi vdekjen e të njëjtit nga dëmtimet e marra, ndërsa me lëndime të rënda trupore në formën e kompresimit në zonën e kokës dhe trupit, tronditje, thyerje të frakturës 7 dhe 8 pësoi shoferi i PMV-Chrysler,ndërsa V..... K..... pësoi një frakturë të brinjëve në anën e djathtë të kokës të përgjakur ose plagë të butë të kokës, me lëndime të lehta në pjesën e kokës dhe trupit dhe tronditje të lehtë të trurit pësoi K..... J..... nga fsh....., gërvishtjet në zonën e bërrylës në anën e djathtë, gërvishtjet në zonën e të dy gjunjëve dhe një plagë të copëtuar në pjesën e sipërme dhe pëllëmbën e djathtë i janë shkaktuar edhe E..... Z..... nga Tetova që ishin pasagjerë në Kreisler dhe me një lëndim trupor në formën e një dëmtimi të kokës,një tronditje të butë në hundë, ka pësuar vozitësi i veturës Opel, D..... A..... nga fsh.P.....

Me këto veprime i pandehuri ka kryer vepër penale VEPRA TË RËNDA PENALE KUNDËR SIGURISË SË NJERËZVE DHE PASURISË NË KOMUNIKACION sipas nenit 300 paragrafi 35, 39, 40 dhe 41 të Kodit Penal, gjykata të pandehurin e:

E SHPALL FAJTOR

Dënohet me dënim me burg në kohë zgjatje prej dy vjet burg.

Sipas nenit 33 al.1 si dhe n.38-v të KP,të pandehurit i shqiptohet dënimi Ndalimi i drejtimit të automjetit me ç,rast i nadlohet marrja e patentës së shoferit në kohëzgjatje prej 5-së vjetësh, llogaritur nga dita kur vendimi bëhet i plotëfuqishëm, ndërsa koha e kaluar në burg nuk llogaritet në kohëzgjatjen e saj.

T Ë P A G U A J Ë

Në emër të shumës paushalle të gjykatës, në shumë prej 2,000.00 denarë si dhe shpenzimet e procedurës, për ekspertizë teknike të kryer në vlerë prej 8,000.00 denarë, për ekzaminimin mjeko-ligjor të kryer nga eksperti Dr. A..... R.....i shuma prej 3.500,00 denarë, për ekzaminim fizik dhe mendim të dhënë nr. 03-12/1 nga dt. 16.03.2015 shërbimit të mjekësisë ligjore në Tetovë shumë prej 19.600,00 denarë, avokatit të të dëmtuarave Kl.B dhe H.B – K.S. shumë prej 36,294.00 denarë, për avokatin e palëve të dëmtuara M.V dhe B.V. N.R.A. në shumë prej 11.960.00 denarë, të gjitha këto në afat brenda 30 ditëve nga hyrja në fuqi e aktgjykimit.

Të dëmtuarat K.B dhe H.B., M.V. dhe D.A. për rerealizimin e kërkesës pasurore juridike udhëzohen në procedurës civile.

A R Ë S Y E T I M

Me aktin akuzues të PPTH-Tetovë, nr. KO.1128/14- dt.....2015 vj I pandehur është P..... N..... nga fsh, L..... për veprën penale **VEPRA TË RËNDA PENALE KUNDËR SIGURISË SË NJERËZVE DHE PASURISË NË KOMUNIKACION sipas nenit 300 parag.2 dhe n.297 parag 1, i Kodit Penal.**

Gjykata ka caktuar dhe mbajtur shqyrtimin gjyqësor me date.....2015 vj. dhe dt.....2015 vj, në prani të përfaqësuesit të prokurorisë, Prokurorit Publik B.H, të pandehurit dhe mbrojtësit të të pandehurit B.K., avokat nga Shkupi, palët e dëmtuara H.B dhe

K.B dhe avokati i tyre S.G., avokat nga Struga me një autorizim zëvendësues nga avokati K.S dhe palës së dëmtuar M.V. dhe përfaqësuesin e tij N.R.A avokat nga Tetova.

I akuzuari **P..... N.....** nga fshati i **L.....** një fjalën hyrës para palëve dhe këshillimit për të drejtat e tij si i pandehur në procedurë, deklaroi që e kupton në tërësi akuzën dhe u thirr që të deklarohet lidhur me veprën penale për të cilën ngarkohet, në çrast e pranoi fajësinë për veprën penale **VEPRA TË RËNDA PENALE KUNDËR SIGURISË SË NJERËZVE DHE PASURISË NË KOMUNIKACION sipas nenit 300 parag.2 dhe n.297 parag 1, i Kodit Penal.**

Pasi i pandehuri e pranoi fajësinë, gjykata konstatoi se deklarata i ishte dhënë në mënyrë vullnetare dhe se i pandehuri ishte i vetëdijshëm për pasojat juridike të pranimit të fajësisë, për pasojat në lidhje me kërkesën pasurisë juridike dhe shpenzimet e procedurës penale, I paraqiti provat që ndikojnë në vendim, edhe atë: listën nga KE me numër 907/15 nga 29.04.2015 në emër të të pandehurit, lista e lëshimit nga Spitali i Përgjithshëm Privat..... Shkup nga dt.....2014 në emër të të pandehurit, e vërtetuar te noteri E.M nën UZP.nr. 3606/2014 datë 28.10.2014, vërtetim për të ardhurat e realizuara të PRO Tetovë në emër të të pandehurit me nr. 25-23 / 8171 datë 9.11.2015, konfirmim i lëshuar nga Agjencia e Punësimit - Qendra e Punësimit Tetovë nr. 2082764 datë 9/11/2015 në emër të të pandehurit.

Në fjalën e tij përfundimtare, përfaqësuesi i prokurorisë, B.H. deklaroi se provat që I ka në dispozicion prokuroria, si ato materiale ashtu edhe ato verbale si dhe duke marrë parasysh faktin se nga i pandehuri dhe gjatë seancës kryesore ekziston një deklaram i plotë i fajit për kryerjen e veprës penale, ai konsideron se situata faktike është e përcaktuar plotësisht dhe pranda provat e mbledhura gjatë hetimit ndaj tij, dhe për këtë arsye duke konsideruar se ai kishte pranuar veprën e kryer, i propozon gjykatës që i pandehuri të shpallet fajtor dhe të dënohet në bazë të Ligjit, gjithashtu i propozon gjykatës që i pandehuri të dënohet me një dënim më të rëndë që do të ndikojë tek ai, në mënyrë që ai të mos kryente vepra penale në të ardhmen si dhe të ndikojë në riedukimi e tij në të ardhmen, dhe që dënimi të ketë një efekt edukativ edhe për kryesrësit e tjerë dhe të mos kryejë vepra penale të tilla në të ardhmen dhe që të arrihet qëllimi i dënimit sipas n. 32 i Kodit Penal. Gjithashtu në përputhje me n. 102.parag. 4 i LPP-së i propozoi gjykatës që të obligojë të pandehurin të paguajë shpenzimet e procedurës

penale të specifikuar në aktakuzë, ndërsa si një propozim i veçantë ai i propozon gjykatës në përputhje me dispozitat e n. 38-v të Kodit Penal, të pandehurit ti shqiptohet edhe ndalimin e drejtimit të automjetit motorik, si dhe ndalimin e lëshimit të patentë shoferit sepse vepra penale në këtë rast të është kryer në gjendje të **dehur**.

Në fjalën përfundimtare mbrojtësi I të dëmtuarave H.B dhe K.B, - S.G. adv, nga Struga tha se e mbështes plotësisht argumentet përmbyllëse të prokurorisë dhe i sugjeroi gjykatës që i pandehuri të dënohet më rëndë sipas ligjit sepse ai sapo kishte marrë L..... nga shtëpia e tij vetëm 10 minuta para incidentit dhe e kishte çuar drejt në vdekjen e tij. Ajo deklaroi se kërkesa për shkaktimin e dëmit e përcaktuara në këtë procedurë do të realizohet në një procedurë të posaçme civile para Gjykatës Themelore Shkup 2 në Shkup.

Në fjalën përfundimtare të avok.të të dëmtuarit M.N.-----R.A.-deklaroi se plotësisht e mbështesë fjalën përfundimtare të përfaqësuesit të prokurorisë dhe i sugjeroi gjykatës që i pandehuri të dënohet më rëndë dhe ta shpallë fajtor për veprën penale të kryer për të cilën ngarkohet. Në lidhje shkaktimin e demit të njëjtën do ta kërkojnë ne procedurë civile para shoqërisë së sigurimeve.

Në fjalën e tij përmbyllëse, pala e dëmtuar M.V deklaroi se plotësisht pajtohet me argumentet përmbyllëse të avokatit të tij.

Në fjalën e tij përmbyllëse, mbrojtësi i të pandehurit B.K. - adv. nga Shkupi, deklaroi se duke pasur parasysh se gjatë shqyrtimit gjyqësor i pandehuri u deklarua fajtor për kryerjen e veprës penale i propozon gjykatës që në përcaktimin dhe matjen e lartësisë së dënimit gjykata ti merr si rrethana lehtësuese si- sjelljen e të pandehurit pas kryerjes së veprës, rrethanës që në aksidentin e trafikut ai u plagos rëndë, rrethanën që nuk zhvillohet asnjë çështje tjetër penale kundër të pandehurit, që i pandehuri shprehu keqardhje dhe pendim të thellë për veprën e kryer, dhe veçanërisht për pasojat e së njëjtës dhe konkretisht për pasojat e shprehura në formën e humbjes së dy miqve të tij të ngushtë, pastaj sjellja e tij korrekte gjatë procedurave, kontributi i tij për përfundimin efektiv të çështjes penale, gjendja e dobët financiare të të pandehurit i cili është i papunë dhe nuk fiton të ardhura dhe rrethanat që i pandehuri është 26

vjeç, me arsim të mesëm. Ai gjithashtu sugjeroi që gjykata ti marrë parasysh rrethanat që lidhen me rastin, pasi që I pandehuri është akoma në amnezi lidhur me mënyrën dhe rrethanat në të cilat është kryer vepra, gjë që e bën të pamundur të hetohet nëse në kohën e marrjes së **alkoolit** ai ishte në dijeni se po drejtonte një automjet. Në rrethana të tilla, i propozon gjykatës, në përcaktimin dhe matjen e dënimit, të zbatojë dispozitat e n. 41 i Kodit Penal për të zbutur dënimin kryesisht sepse i pandehuri është vetëm 26 vjeç, mosha që nuk është dënuar më parë dhe asnjë procedurë tjetër nuk është ngritur kundër tij, kështu që qëllimi i dënimit mund të arrihet me një dënim më të lehtë. Gjithashtu, propozon që gjykata gjatë matjes së dënimit, me rastin e përcaktimit të dënimit dhe matjes së sasisë, të zbatojë dispozitat e neneve 49 dhe 50 të Kodit Penal dhe të shqiptojë dënimin alternativ ndaj të pandehurit- dënim me kusht për atë që konsiderojmë se plotësohen qëllimet e dënimit për shkak të parandalimit të special dhe parandalimit të përgjithshëm, duke marrë parasysh personalitetin e të akuzuarit, jetën e tij të mëparshme dhe sjelljen e të pandehurit pas kryerjes së veprës penale.

Në fjalën e tij përfundimtare, i pandehuri N..... P..... tha se pajtohet me fjalën përfundimtare të mbrojtësit të tij, deklaroi se ndjehet fajtor, pendohet për veprën penale të kryer për të cilin u akuzua dhe pasojat e veprës penale dhe se i vjen keq për humbjen e miqve të ngushtë dhe e ka parë shumë të vështirë që nuk mund të kujtojë ngjarjen për shkak të amnezisë si dhe ju shpreh ngushëllimet e mia të dëmtuarëve sepse deri më tani nuk kam pasur një mundësi të tillë.

N.....P..... nga fshati i L..... si I pandehur u deklarua fajtor për veprën penale të kryer dhe gjykata vërtetoi se pranimi i fajit ishte I vullnetshëm dhe i plotë-dhe e shpall fajtor për vepër penale **VEPRA TË RËNDA PENALE KUNDËR SIGURISË SË NJERËZVE DHE PASURISË NË KOMUNIKACION sipas nenit 300 parag.2 dhe n.297 parag 1, i Kodit Penal.**

Gjatë matjes së llojit dhe lartësisë së dënimit gjykata i ka vlerësuar të gjitha rrethanat në bazë të n. 39 të Kodit Penal dhe si rrethana rënduese i ka morë llojin e veprës penale, rrezikshmërinë e së mirës së rrezikuar dhe pasojat, rrethanën që i pandehuri e ka drejtuar automjetin në **gjendje të dehur-nën ndikim të alkoolit**, pa patentë shoferin dhe automjeti e drejtonte me shpejtësi ma të madhe se sa ishte e lejuar, rrethana që si pasojë dy të rinj u vranë në një

aksident trafiku, ndërsa si rrethanë lehtësuese, i ka marrë se i akuzuari N..... P..... nuk është i punësuar, është person i moshës së re, nuk ka krijuar familje ende, e ka pranuar veprën penale, pranoi se kishte gabuar, shprehu ngushëllimet e tij para gjykatës palëve të dëmtuara, i vinte keq për atë që ka bërë, dhe se pati sjellje korrekte para gjykatës. Duke marrë parasysh rrethanat personale të të pandehurit dhe qëndrimin e tij kritik subjektiv ndaj veprës penale, vetëdija dhe pranimi se ka gabuar, si dhe pendim i sinqertë për atë që ka bërë, gjykata konsideron se dënimi prej 2 vjet burg do të arrijë qëllimin e dënimi sipas nenit 32 të Kodit Penal, dhe se edhe në të ardhmen të mos kryejë vepra penale, si dhe gjithashtu nga aspekti i parandalimit të përgjithshëm do të ndikojë që të tjerët të mos kryejnë vepra penale.

Njëkohësisht, gjykata, në përputhje me n. 33 parag.1, dhe n.38-v i KP, kundër të pandehurit, ka shqiptuar dënim Ndalimi I drejtimit të automjetit dhe i ndalohet marrja e patent shoferit në kohëzgjatje prej 5 viteve e llogaritur nga dita e plotefuqishmërisë së vendimit gyqësor dhe se se koha e kaluar në burg nuk merret në konsideratë në kohëzgjatjen e saj, duke marrë parasysh rrethanat në të cilat është kryer vepra penale, pasojën e shkaktuar, rrethanën që e ka drejtuar automjetin në gjendje **alkoolike –te dehur**, pa fituar të drejtën për të drejtuar mjet motorik, rrethana që tregojnë se i pandehuri mund të kryejë përsëri vepër penale të njëjtë.

Pasiqë gjykata e shpalli fajtor të pandehurin sipas n.102 dhe 105 të LPP-së, obligohet që të paguajë në emër të gjykatës një shume paushalle prej 2,000.00 denarë si dhe shpenzimet e procedurës, për ekspertizë teknike të kryer në vlerë prej 8,000.00 denarë, për ekzaminim mjekësor mjekësor të kryer nga ekspert Dr. A.....R..... shuma prej 3.500.00 denarë, për ekzaminim fizik dhe mendimin nr 03-12 / 1 nga 16.03.2015 në Shërbimi i Mjekësisë Gjyqësore në PHI-KB Tetovë në shumë prej 19.600.00 denarë, për avokatin e K.B dhe H.B të dëmtuara – avok K.S. për dy avokatë prej 1.300.00 denarë ose gjithsej 2.600.00 denarë, për shpenzime 1.300.00 denarë, për 3 përfaqësime prej 4,680.00 denarë ose gjithsej 14,040.00 denarë, për shpenzimet e udhëtimit - transport me veturë në drejtim Strugë-Tetovë dhe anasjelltas për 3 seanca prej 6,118.00 denarë ose gjithsej 18,354.00 denarë dhe gjithsej 36,294.00 denarë, për avokatin e të dëmtuarëve M.V dhe B.V. - avokates, N.R.A. nga Tetova për pregatitjen e autorizimit sipas AT Inzos prej 1.300.00 denarë, për 3 përfaqësime prej 4,680.00

denarë ose gjithsej 14.040.00 denarë, për një shume shpenzimesh prej 1.300.00 denarë, në një shumë totale prej 11,960.00 denarë të gjitha duhet të paguhet në afat brenda 30 ditëve nga hyrja në fuqi e aktgjykimit, dhe nga frika e ekzekutimit të detyruar.

Në zbatim të nenit 141 të LPK-së, gjykata vendosi që të dëmtuarëve K.B dhe H.B.-M.V. dhe D.A. për të realizuar kërkesën e tyre juridike pasurore, të drejtohen në procedurës civile.

Procesmabajtës

Kryetar i Këshllit, Gjykatësi

A..... B.....

B..... J.....

Gjykuar në Gjykatën Themelore - Tetovë më 13.11.2015 nën «K-615/15»

Këshilla: Kundër aktgjykimi lejohet ankesë mbrenda 15 ditëve nga pranimi i tij përmes kësaj gjykate në Gjykatën e Apelit të Gostivarit.

D: i Prokurorisë Publike themelore, të pandehurit, avokatit B.K. avokatit K.S., avokatit N.R.A. dhe të dëmtuarëve K.B dhe H.B.- M.V. dhe D.A.

PËRFUNDIMI-

Në këtë temë të punimit të magistraturës është trajtuar alkooli si një ndër shkaktatarët e aksidenteve në komunikacionin rrugor në aspekt nacional por edhe në aspekt kompratativ me vendet në rajon.

Duke marrë parasysh zhvillimin e hovshëm të komunikacionit në përgjithësi e veçanërisht zhvillimin e komunikacionit rrugor si dhe rritjen e numrit të aksidenteve në komunikacionin rrugor gjithmonë e më shumë, paraqitet nevoja e trajtimit të kësaj problematike shumë sfiduese nga ana e organeve shtetërore.

Në punim kemi trajtuar profilin e personave drejtues të automjeteve nën ndikimin e alkoolit, ose të drogave tjera dehëse, si dhe rolin e organeve kompetente për parandalimin e aksidenteve në komunikacionin rrugor si; rolin e policisë, rolin e gjykatave, roli i mjeteve të informimit, roli i qytetarëve etj.

Sa i përket profilit të kryerësve të aksidenteve në trafikun rrugor si pjesëmarrës paraqiten sikurse drejtuesit e automjeteve të gjinisë mashkullore ashtu edhe drejtuesit e automjeteve të gjinisë femërore. Në bazë të hulumtimit dhe statistikave sa i përket kësaj problematike kemi konstatuar se drejtuesit e automjeteve të gjinisë mashkullore dukshëm më së shumti paraqiten si shkelës së rregullave në komunikacionin rrugor, si shkak i konsumimit të alkoolit dhe drogave dehëse.

Vozitësit e dënuar për cënim të sigurisë në komunikacionin rrugor gjatë periudhës së hulumtimit kanë qenë persona të të gjithë nacionaliteteve pa përjashtim.

Në mënyrë të detajuar është analizuar dhe studiuar edhe efekti i përgatitjes shkollore të drejtuesve të automjetëve, më së shumti persona të dënuar janë vozitësit me përgatitje të mesme shkollore, ndërsa si shkelës në numër më të vogël paraqiten vozitësit që kanë mbaruar arsimim të lartë.

Rol të rëndësishëm në parandalimin e aksidenteve në komunikacionin rrugor luan edhe padyshim edhe policia. Policia në mënyrë të rregullt dhe të pandërprerë duhet të bejë kontrolle të automjeteve dhe vozitësve duke aplikuar edhe mënyra të ndryshme të matjes së alkoolit në gjak, si psh, metodën e ashtuquajtur alkotest, si dhe metoda të tjera. Dhe në momentet kur policia të konstatojë alkool në gjak te vozitësi i automjetit më tepër se sa është e lejuar(më shumë se 0,5,promil), drejtuesi i automjetit duhet të largohet nga komunikacioni rrugor me qëllim që mos të rrezikoj pjesëmarrësit tjerë në komunikacion. Kundër personave të cilët është konstatuar përqindja e lartë e alkoolit në gjak duhet të ndërmerren masa kundërvajtëse dhe penale.

Poashtu edhe gjykata luan rol të rëndësishëm në parandalimin e aksidenteve në komunikacionin rrugor. Meqenëse shumica e këtyre akidenteve në trafikun rrugor kryhen nga pakujdesia edhe dënimet janë më të buta në krahasim me deliktet dhe krimet tjera. Gjatë shqiptimit të sanksionit penal krahas dënimit kërkohen edhe zgjedhje tjera alternative posacërisht kohezgjatjet e shkurtuara të heqjes së lirisë etj.

Gjykata ndaj personave të cilët e kanë çenuar sigurinë në trafikun rrugor gjatë vitit 2017, ka shqiptuar gjithsej 1165 dënime, prej të cilëve në 65 raste janë ndëshkuar vozitësit e gjinisë femërore.

Ne Republikën e Maqedonisë së Veriut në periudhën 2018, në nivel të vendit numri i aksidenteve në komunikacionin rrugor si shkaktar i **voztjes nën ndikim alkooli** gjithsej ishte 361 raste, ndërsa nëpër Komuna ishte si vijon; Shkup 96 raste, Manastir 64 raste, Veles 43 raste, Kumanovë 33 raste, Ohër 29 raste, Strumic 33 raste, Tetovë 8 raste dhe Shtip 56 raste.

Personat të cilët kryejnë aksidente në trafikun rrugor, nën ndikimin e alkoolit ose substancave të tjera narkotike do të përgjigjen për veprimin e shkaktuar për shkak se është dashur të ishin të vetëdijshëm se vënia në atë gjendje e ul koncentrimin, dhe mund të çënojë pjesëmarrësit e tjerë në komunikacion rrugor.

Zhvillimi i hovshëm i trafikut rrugor, si dhe rrezikshmëria e aksidenteve në komunikacionin rrugor bazuar në të dhënat e statistikave të hulumtimit të punimit, por edhe më gjërë kërkon

masa gjithëpërfshirëse me qëllim të përforcimit të sigurisë dhe të parandalimit, zbulimit dhe sqarimit të aksidenteve në komunikacionin rrugor.

Në bazë të periudhës së studimit duke u bazuar në të dhënat statistikore mbi gjendjen e sigurisë në trafikun rrugor, si dhe të dhënave e marrura nga praktika gjyqësore vijmë në përfundim se drejtimi i automjeteve nën ndikimin e alkoolit paraqitet në shumë raste si shkaktar i aksidenteve në trafikun rrugor, qoftë në formë të kundërvajtjeve poashtu edhe në shkaktimin e dëmeve të madhaja materiale dhe shkaktimin e dëmeve të mëdhaja me pasojave edhe vdekje.

Rekomandime-

- Ndër format e sjelljeve të rrezikshme e të dëmshme kriminale sot në botën bashkëkohore por edhe në Republikën e Maqedonisë së Veriut konsiderohen edhe sjelljet dhe deliktet në komunikacionin rrugor veçanërisht të kryera nën ndikimin e alkoolit. Për këtë arsye Republika e Maqedonisë së Veriut duhet që të ndërtojë strategji për parandalimin e delikteve në komunikacionin rrugor, duke marrë parasysh ecurinë e delikteve të kryera në trafikun rrugor nën ndikim të alkoolit për periudhën e studimit.
- Permirsimi, freskimi dhe ndryshimi i planprogrameve shkollore, veçanërisht në shkollat e mesme, duke e paraparë në kurikulat shkollore edhe lëndën -Kultura në komunikacionin rrugor. Kjo do të ndihmonte në fitimin e shprehive dhe edukatës së trafikut dhe veçanërisht në njohjen dhe rrespektimin e rregullave dhe shenjave të komunikacionit rrugor.
- Mbajtja e ligjeratave me tema për alkoolizmin dhe narkomaninë nëpër shkollat sikurse në ato fillore dhe të mesme. Përgatitja e broshurave, sllajdeve, informative dhe vizatimeve të ndyshme lidhur me pasojat e alkoolit do të ndikonin në rritjen e vetëdijes te nxënësit dhe të vozitësit.
- Duhet që të organizohen seminare, ligjerata, tryeza të rrumbullakëta dhe të njoftohen qytetarët për pasojat që shkaton konsumimi i alkoolit dhe drogat dehëse për shëndetin e njeriut. Mirëfilli dihet se konsumimi i alkoolit dhe prania e tij në gjak ndikon në mënyrë negative në aftësitë dhe mundësitë e koncentrimit dhe të orientimit të vozitësve në komunikacion.
- Të shtohen kontrollet e policisë nëpër rrugë dhe në mënyrë konstate të kryhen testet për matjen e alkoolit-alkotestet. Vozitësit të cilët do të rezultojnë me sasi të alkoolit të përshtohet nga trafiku dhe të merren masa adekuate.
- Duhet që të ashpërsohet politika penale ndaj personave të cilët i drejtojnë veturat nën ndikimin e alkoolit dhe drogave tjera dehëse dhe posaçërisht ndaj vozitësve recidivist.

LITERATURA

Libra dhe artikuj shkencor:

- Ali Bajgora, **Disa karakteristika të kriminalitetit dhe politikës ndëshkimore në Kosovë**, Prishtinë, 1998
- Arnaudovski.L, **Covekot kako faktor na soobraqajnite nezgodi**, Shkup, 1979
- Arnaudovski.L, **Penoloski aspekti na soobraqajna delikvencija**, Shkup, 1984
- Arnaudovski.L, **Etiologija na soobraqajnata delikvencija**, Shkup, 1989
- Dragoti.E, **Psikologjia ligjore e Krimet**, Tiranë, 2007
- Dervishi.A-Selia.A, **E drejta e policisë**, Tiranë, 2004
- Gjata.F, **Krimi dhe droga**, (Kënvështrim juridiko-social) Tiranë, 2003
- Hajdukoviç, M **Uticaoj monotonih simulusa na mentalnu efikasnost u soobraqajnoj aktivnosti**, Psihomedicina soobraçaja, Osijek, 1971
- Ismet Saliu, **E drejta penale, pjesa e posaçme**, Prishtinë, 2014
- Ismet Elezi, **E drejta penale, pjesa e posaçme**, Tiranë, 2003
- Ismal Zejneli, **E drejta penale, pjesa e posaçme**(cikël leksionesh), Tetovë, 2007
- Milan Milutinoviç, **Alkool i soobraçajne nesre**, N.Sad, 1973
- Milan Milutinoviç, **Politika kriminale(përkthim shqip)**, Prishtinë, 1985
- Ragip Halili, **Kriminologji** Prishtine, 2016
- Ragip Halili, **Viktinologjia** Prishtine, 2011
- Sahiti E. , **Psikologjia gjyqësore**, Prishtinë, 2007
- Trpenovski.J, **Soobraqajnata delikvencija specifiçen vid na kriminalitetot**, Skopje 1998
- Todor Krlev, **Alkoolizmot kako specifiçen faktor na delikvencijata**, Shkup, 1994

- Todor Krlev, *Kriminologija na soobraqajna delikvencija*, Shkup, 1998
- V, Kambovski&I.Zejneli, *E drejta penale, pjesa e përgjithshme*, Tetovë, 2018
- Vllado Kambovski, *E drejta penale, pjesa e posaçme*, Shkup, 2012
- Vllado Kambovski, *Kriviçni dela protiv bezbednosta na lugetro i imotot vo soobraqajot*, Zbornik na trudovi, Shkup 1979
- Vlado Vodeneliç, *Alkool i kriminalitet*, Zagreb, 1956
- Vesel Latifi, *Kriminalistika*, Prishtinë, 2019
- Vesel Latifi&Ismet Eleyi, Vasiliak Hysi, *Politika e luftimit të krimnalitetit*, Prishtinë, 2012
- Vasilika Hysi, *Kyrje në kriminologji me penologji*, Tiranë, 2002
- Vasilika Hysi, *Krimionologjia*, Tiranë, 2005

Ligje dhe dokumente të tjera:

- Кривичен законик на РМ Сл, Весник на РМ, бр.80/99 година.
- Kodi penal i Republikës së Shqipërisë, miratuar me Ligjin nr.7895 te datës 27.01.1995, - Botim i qendrës së botimeve Zyrtare
- Kodi penal i penal i Republikës së Kosovës Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës, nr-2/14, Janar 2019, Prishtinë.

Ligji për procedurë penale

- Kodi rrugor i R.Shqipërisë, Tiranë, 2011
- Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Скопје, Сл, Весник на РМ, бр.169 од 30.09.2015 година.
- Kodi rrugor i R.Kosovës, Prishtinë,
- Статистички преглед 2.4.18.07 (898), Скопје, јуни 2018 / Скопје, Јун 2018 –
- "Konventën "Për trafikun Rrugor" të 8 nëntorit 1968"