

UNIVERSITETI I EVROPËS JUGLINDORE
FAKULTETI JURIDIK

**VEPRAT E KUNDRVAJTJEVE NË FUSHËN
E QARKULLIMIT RRUGOR NË
REPUBLIKËN E MAQEDONISË
SË VERIUT ME THEKS TË VEÇANT
NË RRETHINËN E TETOVËS GJATË
PERIUDHËS 2007 – 2022**

(Punim magjistrature)

Kandidati:
Bujar Aliji

Mentor:
Prof. Dr. Ismail Zejneli

Tetovë. 20 2 3

Përmbajtja

HYRJE.....	5	
KREU I	8	
RËNDËSIA SHOQËRORE DHE MBROJTJA JURIDIKEE SIGURISË NË		
QARKULLIMIN RRUGOR	8	
1. Rëndësia shoqërore e qarkullimit rrugor dhe roli i tij në zhvillimin e gjithmbarshëm shoqëror.....	8	
2. Mbrojtja e sigurisë në qarkullimin rrugor	10	
3. Roli i organizatave ndërkombëtare dhe i konventave të njohura në fushën e sigurisë së qarkullimit rrugor	13	
3.1. Organizatat më të njohura ndërkombëtare në fushën e qarkullimit rrugor	14	
3.2. Konventat më të njohura ndërkombëtare në fushën e qarkullimit rrugor	15	
KREU II.....	18	
VËSHTRIM JURIDIKO – PENAL I VEPRAVE PENALE		18
NË FUSHËN E QARKULLIMIT RRUGOR NË QYTETIN E TETOVËS DHE		
RETHINËN E SAJ	18	
1. Kuptimi dhe karakteristikat themelore të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor	18	
2. Veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor sipas KPM.....	19	
2.1 Shkelja e rregullave të qarkullimit rrugor	19	
2.2. Drejtimi i automjeteve në gjendje të dehur	20	
2.3. Pengimi i qarkullimit të mjeteve të transportit.....	21	
KREU III	23	
DISA KARAKTERISTIKA FENOMENOLOGJIKE TË KUNDËRVAJTJEVE NË		
FUSHËN E QARKULLIMIT RRUGOR NË MAQEDONIN E VERIUT E		
POSAÇËRISHT NË RETHINËN E TETOVËS.....	23	
Vëllimi dhe ecuria e kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës 24		
2. Llojet e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor, vendi dhe koha e kryerjes së tyre.....	29	
2.1. Llojet e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor	29	
2.2 Vendi i kryerjes së veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor.....	30	
2.3. Koha e kryerjes së veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor	30	
3. Disa veçori personale dhe sociale të kryerësve të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor	31	
3.1. Moshë e kryerësve të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor.....	31	
3.2. Recidivizmi i kryerësve të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor.....	31	
Kreu IV	32	
DISA FAKTORË KRIMINOGENË TË VEPRAVE PENALE NË FUSHËN E		
QARKULLIMIT RRUGOR NË MAQEDONINË E VERIUT	32	

1. Shkaqet e jashtme (objektive)	33
2. Shkaqet e brendshme (subjektive).....	38
K R E U V.....	41
METODOLOGJIA E ZBULIMIT DHE SQARIMI I VEPRAVE PENALE NË FUSHËN E	
QARKULLIMIT RRUGOR.....	41
1. Rëndësia e vështimit në vendin e ngjarjes si veprim hetimor.....	41
2. Përgatitja e organit procedurës për vështimin e vendit të ngjarjes	42
2.1. Marrja e masave për ruajtjen e vendit të ngjarjes	43
2.2. Masat në vendin e ngjarjes	44
3. Metodat taktike të vështimit të vendit të ngjarjes të veprave penale në shkëlqen e	
rregullave në qarkullimin rrugor	45
3.1. Vështimi i vendit të ngjarjes	45
3.2. Organizimi i vështimit së vendit të ngjarjes të veprave penale në fushën e qarkullimit	
rrugor	46
3.3. Vështimi i plotë i vendit të ngjarjes	47
3.3.1. Vështimi i viktimës	49
3.3.2. Vështimi i gjendjes teknike të automjetit.....	50
3.3.3. Pyetjet e dëshmitarëve okularë dhe atyre që kanë ndodhur në automjet	51
3.3.4. Zhvillimi i eksperimentit për të përcaktuar mekanizmin e ngjarjes dhe	
shpejtësinë e automjetit	53
3.3.5 Kërkimi i automjetit të larguar nga vendi i ngjarjes, në bazë të gjurmëve të	
freskëta.....	54
4. Ekzaminimi mjekësor-ligjor psikologjik i shoferit	55
5. Fiksimi i rezultateve të vështimit së vendit të ngjarjes në veprat penale	
Automobilistike dhe llojet e fotografimit.....	56
5.1. Fiksimi i rezultateve të vështimit të vendit të ngjarjes në veprat penale në fushën e	
qarkullimit rrugor.....	56
5.2 Llojet e fotografimit.....	58
5.2.1. Fotografimi orientues	59
5.2.2. Fotografimi i pamjes së përgjithshme	60
5.2.3. Fotografimi i objektit kryesor	60
Fotografimi me pamje objektin kryesor.....	61
5.2.4. Fotografimi i detajeve	61
Fotografimi i detajeve	62
5.2.5. Skica e vendit të ngjarjes	62
K R E U VI.....	63
MASAT PËR QËLLIM NË LUFTIMIN E VEPRAVE PENALE NË FUSHËN E	
QARKULLIMIT RRUGOR NË MAQEDONIN E VERIUT POSAÇRISHT NË QYTETIN	
E TETOVËS DHE RRETHINË	63
1. Masat preventive në luftë për parandalimin e veprave penale në fushën e qarkullimit	
rrugor.....	63
1.1. Kuptimi i masave preventive	63
1.2. Llojet e masave preventive dhe bartësit e tyre	64
1.2.1. Roli preventiv i legjislacionit në parandalimin e veprave penale në fushën e	
qarkullimit rrugor në Republikën e Maqedonisë së Veriut	67
1.2.2. Roli preventiv i policies në fushën e qarkullimit rrugor në Republikën e	68
1.2.3. Roli preventiv i prokurorive dhe i gjykatave	69

1.2.4 Roli preventiv i familjes dhe i shkollës	69
1.2.5. Roli preventiv i mjeteve të informimit publik.....	70
2. Masat represive në luftë për parandalimin e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor në Republikën e Maqedonisë së Veriut.....	71
2.1. Masat administrative	71
2.2 Dënimet	72
PËRFUNDIMI.....	73
BIBLIOGRAFIA	76

H Y R J E

Objekt studimi dhe hulumtimi në këtë punim janë kundërvajtjet dhe veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor në Republikën e Maqedonisë së Veriut me theks të veçantë në qytetin e Tetovës dhe rrethinë, gjatë periudhës 2007-2022.

Qëllimi i këtij punimi është paraqitja, njohja dhe trajtimi i kundërvajtjeve dhe veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor në RMV me theks të veçantë në qytetin e Tetovës dhe rrethinë gjatë periudhës së hulumtimit, si dhe dhënia e sugjerimëve dhe propozimëve të caktuara në drejtim të luftimit, parandalimin dhe zvogëlimit të suksesëshëm të këtyre veprave. Studimi dhe hulumtimi i këtyre veprave penale dhe kundërvajtjet në komunikacionin rrugor është me interes shoqëror nga fakti se ato janë prezentë në përditshmërinë ku jetojmë dhe shkaktohen pasoja të shumta, e shpeshëherë edhe tragjike për shoqërinë. Pasojat e tyre kanë të bëjnë me shkaktimin e viktimave në njerëz dhe lëndime fizike si dhe me dëme të mëdha materiale. Andaj, studimi i tyre përherë zgjon kureshtjen e shkencëtarëve dhe hulumtuesve të ndryshëm, të cilët merren me luftimin dhe parandalimin e kriminalitetit në fushën e delikteve në komunikacionin rrugor. Por, edhe përkundër rëndësisë së madhe të hulumtimit të këtyre kundërvajtjeve, deri më tani nuk kemi ndonjë studim serioz lidhur me këtë problematikë në trojet tona.

Në këtë punim është bërë përpjekje që të vihet në pah, studimi dhe hulumtimi i veprave kundërligjore në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës dhe rrethinë në aspektin e kundërvajtjeve; aspektin juridiko-penal, aspektin kriminologjik, kriminalistik si dhe të politikës së luftimit dhe parandalimit të tyre. Studimi i këtyre aspekteve ofron njohuri të duhura në drejtim të luftimit dhe demaskimit të deliktve për kundërvaje të kësaj fushe për periudhën e hulumtuar.

Gjatë studimit dhe hulumtimit të këtyre veprave për kundërvajtje në fushën e qarkullimit rrugor janë përdorur metoda të caktuara shkencore. Si metoda hulumtuese të përdorura në këtë punim janë: metoda historike, metoda juridike, metoda komparative, metoda e studimit të rasteve individuale, metoda e vrojtimit-observimit, metoda e anketës dhe intervistës, metoda e krahasimit, metodat statistikore, evidencat statistikore etj. Përmes këtyre metodave dhe teknikave hulumtuese kemi arritur që të njohim dhe trajtojmë aspekte të shumta për kundërvajtje si dhe veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor.

Veçmas gjatë hulumtimit të kësaj problematike na kanë hyrë në punë metodat e observimit dhe metodat statistikore. Po ashtu të dhëna të rëndësishme janë siguruar dhe analizuar nga

evidencat statistikore dhe studimi i lëndëve të kundërvajtjeve në Gjykatën Themelore të Tetovës, Komisionit për Kundërvajtje në Tetovës dhe Stacioni për Komunikacion Rrugorë Tetovë. Kështu, përmes metodës së studimit të lëndëve për kundërvajtje dhe të metodës së modelit kemi arritur që të studiojmë një numër të konsiderueshëm të lëndëve në territorin e kësaj gjykate gjatë periudhës 2007-2022. Të dhëna me vlerë të madhe kemi shfrytëzuar edhe nga evidencat e organeve të tjera, e veçmas të MPB-së, Departamentin për Kundërvajtje, Sektorin për Kundërvajtje në zonën e teritorit të RMV, Seksioni për kundërvajtje Tetovë, Stacioni i policisë së komunikacionit etj. Studimin dhe trajtimin e këtij punimi e kemi ndarë në 6 krerë, me hyrjen dhe përfundimet, shtojcën e punimit dhe bibliografinë e përdorur etj.

Në kreun e parë të punimit trajtohet dhe analizohet rëndësia shoqërore dhe mbrojtja juridike e sigurisë në qarkullimin rrugor. Në kuadër të këtij Kreu paraqiten edhe disa mendime dhe opinione lidhur me rolin e organizatave ndërkombëtare dhe të konventave të njohura në fushën e qarkullimit rrugor, antarësimi i Maqedonisë në Nato si dhe aspiratat e Maqedonisë së Veriut për tu bërë pjesë e Bashkimit Evropian e obligojnë që RMV të ndërtojë rrugë moderne dhe koridore të reja në bazë të standartëve Evropiane dhe ndërkombëtare.

Në kreun e dytë të këtij punimi i bëhet një vështrim rregullimit juridiko-penal të kriminalitetit në fushën e qarkullimit rrugor. Bazë për trajtimin e tyre ka shërbyer Kodi Penal, Ligji për Procedurën Penale, Ligji për Siguri në Komunikacionin rrugor, Ligjin për Kundërvajtje dhe dispozitat e tjera të akteve juridike.

Kreu i tretë i kushtohet disa karakteristikave themelore fenomenologjike të kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor me theks të veçantë në territorin e Gjykatës Themelore të Tetovës gjatë periudhës së hulumtuar. Në këtë kontekst trajtohet vëllimi dhe dinamika e këtyre të Kundërvajtjeve, llojeve të tyre, vendi dhe koha e kryerjes së tyre si dhe jepen edhe disa të dhëna që kanë të bëjnë me veçoritë themelore personale dhe sociale të kryerësve të tyre.

Në kreun e katërt të punimit paraqiten dhe hulumtohen disa faktorë kriminogjen të kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës dhe rethinën e saj. Këta faktorë ndahen në faktorë objektivë dhe subjektivë, dhe ata trajtohen në lidhshmëri me rrethanat e caktuara në kohë dhe hapsirë.

Kreu i pestë i kushtohet metodologjisë së zbulimit, hetimit dhe sqarimit të kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës dhe rethinë. Në këtë drejtim shtjellohen dhe analizohen veprimet dhe provat e caktuara që kanë të bëjnë me zbulimin dhe sqarimin e këtyre veprave. Po ashtu, janë paraqitur edhe disa tabela, diagrame dhe fotografi të cilat i ilustrojnë rastet e caktuara me vlerë në kuadër të kësaj pjese.

Kreu i gjashtë i këtij punimi i kushtohet masave preventive dhe represive të luftimit dhe të parandalimit të veprave penale dhe kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor. Në kuadër të këtij kapitulli së pari trajtohen masat preventive si dhe bartësit e tyre si: Kodi Penal, Ligji për Kundërvajtje, Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor, Ligji i Procedurës Penale, masat sociale, mjetet e informimit publik, familja dhe shkolla, organet policore, prokuroritë dhe gjykatat etj; dhe më pas i bëhet edhe një vështrim i shkurtër edhe masave represive ndaj kryersëve të këtij lloji të kundërvajtjeve.

Në fund të punimit janë dhënë përfundimet, të cilat janë rezultat i hulumtimit dhe të cilat përbëjnë disa konstatime dhe sugjerime të pavarura me qëllim të luftimit dhe parandalimit të suksesshëm të këtyre veprave për kundërvajtje. Poashtu, punimi përmban edhe shtojcën në të cilën janë dhënë disa tabela nga puna e organëve hetimore. Krejtësisht në fund është theksuar literatura e përdorur dhe burimet e tjera me të cilat i referohet shtjellimi të punimit.

Duhet theksuar se gjatë trajtimit të kësaj Teze është konsultuar dhe shfrytëzuar literaturë përkatëse, burime arkivore, dispozitat e ligjëve dhe akteve të tjera nënligjore, lëndë gjyqësore të Gjykatës Themelore Tetovë për periudhën e hulumtuar; evidenca statistikore nga Komisioni për Kundërvajtje, anketa dhe intervista me persona kompetentë si dhe të dhëna të tjera të rëndësishme të kësaj fushe.

K R E U I

RËNDËSIA SHOQËRORE DHE MBROJTJA JURIDIKEE SIGURISË NË QARKULLIMIN RRUGOR

1. Rëndësia shoqërore e qarkullimit rrugor dhe roli i tij në zhvillimin e gjithmbarshëm shoqëror.

Me ndryshimet kushtetuse që bëri Kuvendi i Republikës së Maqedonisë në amendamentet XX dhe XXI (Gazeta Zyrtare e RM nr.107 më 09.12.2005), këta amendamente u bënë pjesë përbërëse e Kushtetutës (n.13 p.2 e Kushtetutës së RM). Këta ndryshime kushtetuse i hapën rrugën që edhe organet e administratës shtetërore ose organizata dhe organi tjetër që ushtron autorizime publike që të mund shkelësve të kundërvajtjeve t'u shqiptojë sanksione për kundërvajtjen e kryer.¹

Amendamenti kushtetues XX

1.Për kundërvajtje të përcaktuara me ligj, sanksioni mund të shqiptohet nga organi i administratës ose organi tjetër që kryen detyra publike. Kundër vendimit të plotfuqishëm për kundërvajtje garantohet mbrojtja gjyqësore me kushte dhe procedur të rregulluar me ligj.

Neni 13 i Kushtetutës së RM, plotësohet me këtë amendament.²

Amendamenti kushtetues XXI

1.Kundër vendimeve të marra në procedurë garantohet e drejta e ankimit në shkallë të parë para gjykatës. E drejta e ankimit ose një lloj tjetër mbrojtje ligjore ndaj individëve, aktet juridike të miratuara në procedurë në shkallë të parë para një autoriteti të shtetit administrata ose organizata dhe autoriteti tjetër që ushtrojnë autorizime publike janë të rregulluara me ligj, i cili dot hyj në fuqi me datën 25.07.2007.³

2. Neni 15 i Kushtetutës së RM, zëvendësohet me këtë amendament.

Me termin “qarkullim” kuptojmë tërësinë e spostimeve ose qëndrimeve të këmbësorve, automjeteve etj. Qarkullimi rrugor, si një ndër fushat e rëndësishme të qarkullimit në përgjithësi, në RMV, është i rregulluar me aktet ligjore, e veçmas me dispozitat e Ligjit për

¹ Vlado Kambovski, Ismail Zejneli, Tetovë 2018, fq.28.

² Kushtetuta e R.M, neni.13.

³ Po aty

Siguri në Komunikacionin Rrugor dhe në Ligjin për Rrugët publike. Qarkullimi rrugor nuk përfshin vetëm bartjen e njerëzve, sendeve, mallërave, kafshëve, lajmeve nga një vend në tjetrin, por edhe lëvizjen e tyre.

Normat juridike të cilat e rregullojnë këtë fushë në RMV, janë në pajtim me pjesën dërrmuese të akteve evropiane dhe ndërkombëtare si dhe standardeve të miratuara nga shumica e shtetëve. Të njëjtat udhëhiqen nga parimi i sigurisë së lëvizjes në rrugë me synim të kursimit të energjisë dhe të mbrojtjes së ambientit, të cilat premisa janë obligative për të gjithë qytetarët e shtetit dhe personat e tjerë të cilët qarkullojnë dhe veprojnë.

Sistemi juridik i Republikës së Maqedonisë së Veriut përmban dy kategori të veprave të dënueshme:

1. Veprat penale dhe kundërvajtjet. Lëndët e së drejtës kundërvajtëse janë kundërvajtje të parashikuara me ligjin për kundërvajtje dhe ligjet tjera. Kushtetuta, veprat penale dhe kundërvajtjet i trajton në mënyrë të veçantë duke i përcaktuar ekskluzivisht kompetencën gjyqsore për gjykimin e tyre. Për kundërvajtje të caktuara me ligj, sanksionin mund të shqiptojë: Gjykata, organi i administratës shtetërore ose organizatat dhe organi tjetër që ushtron autorizime publike. Kundër vendimit të formës së prerë për kundërvajtje garantohej mbrojtja gjyqësore nën kushte dhe procedurë të rregulluar me ligj. Sipas Ligjit për kundërvajtje dispozitat e pjesës së përgjithëshme të KPM përdoren edhe mbi kundërvajtjet për veç nëse nuk është përcaktuar ndryshe me këtë ligj.

Roli dhe rëndësia e qarkullimit rrugor në përgjithësi, ka një rëndësi të madhe për shtetin. Kjo degë e rëndësishme mundëson këmbimin e të mirave materiale dhe shpirtërore ndërmjet viseve të ndryshme të largëta gjeografike, si dhe bartjen e njerëzve, sendeve dhe lajmëve të ndryshme. Ky lloj qarkullimi ndikon edhe në zhvillimin e vendbanimeve, në ngritjen e shkallës së kulturës dhe të arsimimit të një vendi. Po ashtu, ai është faktor me rëndësi në sistemin e prodhimit shoqëror dhe stabilizimin e tregut në përgjithësi. Në zhvillimin e qarkullimit, ndikim të madh ka zhvillimi i gjithmbarshëm shoqëror dhe aplikimi i zbulimeve teknike dhe industriale. Në këtë drejtim, me të drejtë B. Nadvornik thekson: *“Zhvillimi i hovshëm i qarkullimit është pasojë e revolucionit industrial”*.⁴

Sikundër edhe në shtetet e tjera, edhe në Maqedonin e Veriut, kësaj fushë i kushtohet rëndësi e madhe si në aspektin e ndërtimit të rrugëve dhe rekonstruimit të tyre, e po ashtu edhe në ndërmarrjen e masave të caktuara të natyrës preventive dhe represive lidhur me shkeljet e mundshme dhe kryerjen e veprave kundërvajtse në këtë fushë.

⁴ B. Nadvornik, Osnove saobraćajnog prava, Osijek 1978, fq. 5.

Duke u nisur nga rëndësia e madhe e qarkullimit rrugor për zhvillimin e gjithëmbarshtëm shoqëror të vendeve të ndryshme, kësaj lëmie i kushtohet vëmendje e posaçme. Kësisoj, në RMV, ndërtimit dhe mbrojtjes së rrugëve në qendrat urbane si dhe në ato rurale i kushtohet rëndësi e madhe, me qëllim që qarkullimi rrugor të zhvillohet pa pengesa. Në këtë drejtim obligojnë edhe dispozitat e Ligjit për Siguri në Komunikacionin Rrugor si dhe aktet e tjera në këtë fushë. Në raste të caktuara, Ministria e Transportit dhe lidhëjve, në marrëveshje me Ndërmarrjen Publike për Rrugë Shtetërore e Maqedonisë që interesohet për këto probleme, përcakton me urdhër të tij: kategoritë ku duhet të futen mjetet e veçanta sipas qëllimeve të qarkullimit dhe të drejtimit të tyre, si dhe përshtatshmërinë e këtyre mjeteve ndaj qarkullimit duke u mbështetur në kriteret e caktuara më parë.

Nga e tëra që u tha deri më tani del se roli dhe rëndësia e qarkullimit rrugor në përgjithësi, si dhe për shtetin në veçanti është tejet i madh. Kjo e shton nevojën e zhvillimit të mëtejshëm të kësaj dege të rëndësishme të ekonomisë në drejtim të modernizimit të saj në pajtim me standartet bashkëkohore dhe normat e tjera të cilat e rregullojnë këtë fushë.

2. Mbrojtja e sigurisë në qarkullimin rrugor

Me qëllim të mbrojtjes së sigurisë dhe zhvillimit normal të qarkullimit rrugor, në shtete të ndryshme ndërmerren masa të caktuara. Në këtë drejtim një rol të rëndësishëm ka edhe respektimi dhe zbatimi konsekuent i rregullave dhe dispozitave të tjera përkatëse që rregullojnë funksionimin normal të qarkullimit rrugor. Kësisoj, në Maqedoninë e Veriut, rol të veçantë në mbrojtjen e sigurisë në qarkullimin rrugor ka zbatimi i rregullave rrugore, të cilat përveç që parashohin normat e sjelljes së pjesëmarrësve në trafik, ato njëherit kërkojnë edhe zbatimin decidiv të normave dhe akteve të tilla. Këtë veprimtari e mbulon në tërësi Ndërmarrja Publike për Rrugë Shtetërore; ajo u shpërndanë organeve kompetente të pushtetit lokal, aktet për zbatimin e normave të qarkullimit rrugor. Është obligim i organeve përkatëse që t'i respektojnë normat dhe rregullat që aprovohen nga organet kompetente.

Qarkullimi rrugor ka një rëndësi të posaçme veçmas në qendrat e urbane dhe qytetet e mëdha. Në këto qendra; ky lloj i qarkullimit është tejet i zhvilluar dhe shtron nevojën e rregullimit më detaj të tij me norma përkatëse. Kështu, sipas dispozitave të Ligjit për Siguri në Komunikacionin rrugor; në qendrat e banuara, komunat, me urdhëresë të kryetarit të pushtetit lokal, duhet të rregullojnë më afër kushtet dhe mënyrën e zhvillimit të komunikacionit.

Në veçanti duhet theksuar qarkullimin rrugor në qytetin e Tetovës, i cili qarkullim zhvillohet sipas dispozitave përkatëse dhe urdhëresës së kryetarit të pushtetit lokal. Sipas urdhëresës së

kryetarit të pushtetit lokal zbatohen masat të cilat kanë të bëjnë me mbrojtjen e sigurisë në qarkullimin rrugor, bëhen ndalesat e qarkullimit të mjeteve të qarkullimit të mallërave në ditët festive apo ditët e tjera të caktuara, merren masa për parandalimin e ndotjes së mjedisit, mbrojtjen e pasurisë së natyrës etj.

Në këtë drejtim komuna e qytetit koordinon dhe bashkëpunon me Ministrinë e Punëve të Brendshme, ministrinë e Shëndetësisë, Ministrinë e Kulturës etj.

Nga të njëjtit merren mendime për përcaktimin e përparësive të rrugëve, hapësirave për veprim të njësitëve të zjarrfikësve, të personave me aftësi të kufizuar, lëvizëse duke i vendosur shenjat speciale për parkingje dhe lokacionet e tjera për ndalesë të automjeteve.

Në këto qendra urbane caktohet edhe orari i qarkullimit të lejueshëm gjatë ditës dhe natës nëpër rrugët e caktuara, e posaçërisht në qendrat e qytetit. Poashtu, në vendet me qarkullim të dendur caktohen edhe sinjalet për sinjalizimin e rrugëve dhe përparësive të tyre.

Poashtu, me rëndësi të madhe është edhe rregullimi dhe respektimi i mënyrës së drejtimit, procedura e homogjenizimit dhe kriteret e vendosjes dhe mirëmbajtjes së sistemeve të kontrollit dhe kohëqëndrimit në parkingje, të cilat gjithashtu përcaktohen në zonat përkatëse të cilat mundësisht duhet të vendosen jashtë vijës rrugore dhe gjithësesi në mënyrë që të mos pengohet rrjedha e qarkullimit rrugor.

Në RMV, një rol të rëndësishëm në zbatimin dhe rrespektimin e rregullave të qarkullimit rrugor e ka edhe MPB gjegjësisht Polica Rrugore dhe Policia e Rendit.

Kësisoj, në pajtim me dispozitat e Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor, shërbimet e policisë rrugore ndërmarrin këto masa:

1.Parandalojnë, konstatojnë dhe verifikojnë shkeljen e rregullave të qarkullimit rrugor;

1. Konstatojnë dhe verifikojnë aksidentet rrugore;
2. Kryejnë shërbime të drejtpërdrejta për rregullimin e trafikut;
3. Shoqërojnë mjetet për sigurimin e trafikut;
4. Kujdesen dhe kontrollojnë shfrytëzimin e rrugëve,
5. Udhëheqin procedurën për kundërvajtje për të cilat është caktuar si organ për kundërvajtje, me kompetenc ekskluzive për veprimin e saj, në pajtim me këtë ligj.
6. Bashkëpunon me organet të tjera shtetërore kompetente dhe personat juridik, për rregullimin, rregullimin teknik të komunikacionit dhe të rrjedhave të komunikacionit për funksionimin e tyre. Po ashtu, organet e policisë rrugore marrin pjesë edhe në operacionet e

ndihmës në rrugë. Këto shërbime kryhen nga MPB-ja e cila është kompetente për bashkërendimin e shërbimit të policisë rrugore me organet e tjera që kanë detyrime në këtë fushë.

Në fushën e sigurisë së qarkullimit rrugor, rol të rëndësishëm ka edhe përcaktimi dhe klasifikimi i rrugëve, i cili bëhet me dispozitat përkatëse të akteve ligjore që rregullojnë këtë materie. Në Republikën e Maqedonisë së Veriut, siç është theksuar edhe më lartë, qarkullimi rrugor rregullohet me Ligj për Siguri dhe Komunikacionin Rrugor dhe aktet që miratohen në zbatim të tij; në përputhje me standardet dhe normat ndërkombëtare në këtë drejtim.

Normat e Ligjit për Siguri në Komunikacionin Rrugor dhe aktet në zbatim të tij udhëheqen nga parimi i sigurisë në rrugë, duke ndjekur objektivat e një lëvizje racionale; i mbrojtjes së mjedisit dhe i kursimit të energjisë. Këto norma janë të detyrueshme për të gjithë personat që qarkullojnë në rrugët e territorit të RMV, me mjet apo pa mjet. Sipas dispozitave të Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor, me termin “Rrugë” kuptohet zona për shfrytëzim publik e destinuar për qarkullimin e automjetëve, këmbësorëve, mallërave etj.

Sipas dispozitave të Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor, rrugët klasifikohen sipas disa karakteristikave të caktuara. Kësisoj sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale rrugët klasifikohen si vijon, (Ligji për Siguri në komunikacionin rrugor Shkup, Maj 2007)⁵

- a) Autostradë;
- b) Rrugë publike;
- c) Rrugë e rezervuar për komunikacionin e automjetëve;
- d) Rrugë ndërkombëtare;
- e) Rrugë magjistrale;
- f) Rrugë rajonale;
- g) Rrugë lokale.

Autostradë është rruga publike e nivelit më të lartë të komunikacionit, e ndërtuar në mënyrë të veçant dhe e dedikuar ekskluzivisht për komunikacionin e automjetëve.

Ato rrugë, duhet t'i plotësojnë edhe disa karakteristika të caktuara si: të jenë të shënuara me shenja të përcaktuar të komunikacionit e cila ka dy Shirita të ndarë fizikisht të vijës rrugore për komunikacionin në kahje të kundërta, pa kryqëzime me rrugë të tërthorta dhe Vija hekurudhore.

⁵Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor Shkup, Maj 2007, neni 2 pika 75,76 dhe 77:

Rrugë publike është objekti i komunikacionit me rëndsi të përgjithëshme, që mund të shfrytëzohet lirisht për komunikacion, në kushte të përcaktuara me ligj dhe që është shpallur si rrugë publike. Rrugët publike janë edhe rrugët në vendbanime dhe qytete.

Rrugë e rezervuara për komunikacionin e automjetëve është rruga publike nëpër të cilën mund të qarkullojnë vetëm automjetet, dhe e cila është e shënuar me shenjë e përcaktuar të komunikacionit.

Rrugë ndërkombëtare është rruga publike e cila me marrëveshjen e ratifikuar ndërkombëtare, është e radhitur në rrjetin e rrugëve ndërkombëtare.

Rrugë magjistrale është rruga publike e cila i lidh rajonet më të rëndësishme ekonomike, dhe e cila ndërlidhet me rrugët përkatëse të shtetëve fqinje.

Rrugë rajonale është rruga publike që i lidh rajonet ekonomike të dy apo më tepër komunave në RMV, ose është me rëndësi të veçantë për Republikën e Maqedonisë së Veriut.

Rrugë lokale është rruga publike që i lidh vendbanimet e komunës ose e cila është me rëndsi për komunikacionin e komunës.⁶

Siç mund të vërrehet, klasifikimi i rrugëve në RMV bazohet në kushtet e zhvillimit ekonomik, destinimit dhe rolit të tyre në lidhjet e shtetit me vendet fqinje, zhvillimin e tregut të lirë, zhvillimin e turizmit, malor etj. Sidomos brengos fakti i një numri të konsiderueshëm të rrugëve të paasfaltuara dhe mungesa akoma e disa rrugëve të reja dhe hapja e disa bulevardëve të reja dhe ndërtimi i më shumë parkingjeve nëntokësore dhe parkingjeve me shumë kate të cilat do të ishin në funksion të sigurisë më të madhe në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës.

3. Roli i organizatave ndërkombëtare dhe i konventave të njohura në fushën e sigurisë së qarkullimit rrugor

Duke u nisur nga rëndësia e qarkullimit rrugor, çdo shoqëri është e interesuar që të organizojë dhe rregullojë sa më mirë këtë fushë. Në zhvillimin dhe shtimin e sigurisë së qarkullimit rrugor kontribut të rëndësishëm kanë dhënë edhe disa organizata të njohura ndërkombëtare si dhe disa konventa ndërkombëtare, të cilat kanë trajtuar çështje të rëndësishme të kësaj fushe.

Kësisoj, shtetet e ndryshme përveç rregullimit normativ të qarkullimit rrugor me dispozita nacionale, ato kanë nxjerrë edhe disa dispozita të përbashkëta lidhur me unifikimin e shumë çështjeve në këtë fushë.

⁶ Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor Shkup, Maj 2007, neni 2 pika 78,79,80 dhe 81.

Në vijim do të ndalemi në paraqitjen e disa organizatave më të njohura ndërkombëtare dhe të disa konventave më të njohura në fushën e qarkullimit rrugor.

3.1. Organizatat më të njohura ndërkombëtare në fushën e qarkullimit rrugor

Në fushën e qarkullimit rrugor janë të njohura disa organizata dhe asociacione ndërkombëtare, të cilat kanë dhënë kontribut të rëndësishëm në zhvillimin dhe përsosjen e sigurisë së komunikacionit rrugor.

Numri i tyre është i madh. Këto organizata mund të ndahen në organizata të karakterit të përgjithshëm dhe në ato për lëmitë e caktuara të qarkullimit. Si organizata të përgjithshme të qarkullimit janë: Komisioni për Transport dhe Lidhje të Këshillit Ekonomik dhe Social i OKB-së (ECOSOC), Komiteti për Transport të Brendshëm (CEE), Konferenca e Ministrave të Evropës për Komunikacion (CEMT), Këshilli për Ndihmë Ekonomike Reciproke (SEV), Bashkësia Ekonomike Evropiane (CEE), Organizata Ndërkombëtare e Punës (ILO) dhe Oda për Tregëtinë Ndërkombëtare (ICC).⁷

Ndërkaq, si organizata më të njohura të qarkullimit rrugor janë:

a) Shoqata e Përhershme Ndërkombëtare për Rrugë (AIPOR). Kjo shoqatë është themeluar në vitin 1908 në Paris. Merret me ndërtimin e rrugëve, mirëmbajtjen e tyre, eksploatimin dhe zhvillimin e komunikacionit rrugor. Kjo shoqatë vepron përmes komisioneve dhe seksioneve nacionale.

b) Unioni Ndërkombëtar për Qarkullim Publik (UITP). Kryesisht merret me problemet e ndërmarrjeve komunale në qarkullimin rrugor të qytetëve.

c) Unioni Ndërkombëtar për Transportin Rrugor (IRU). Është themeluar në Gjenevë më 1948. Ky union merret me qarkullimin transportues, përkatësisht shpëdicionet profesionale. Mbron interesat e anëtarëve të vet.⁸

ç) Federata Ndërkombëtare Rrugore (IRE). Është themeluar më 1948 dhe e ka selinë në Paris. Është organizatë joqeveritare dhe përfshin shoqatat rrugore nacionale, duke pasur për detyrë përparimin dhe modernizimin e rrugëve dhe zhvillimin e qarkullimit rrugor në tërësi.

d) Federata Ndërkombëtare Automobilistike (FIA). Edhe kjo është shoqatë ndërkombëtare me seli në Paris, e cila merret me zhvillimin e automobilizmit ndërkombëtar, e veçmas kujdes i kushton zhvillimit të sportit automobilistik. Natyrisht se ka edhe organizata të tjera, të cilat

⁷ B. Nadvornik, Osjek 1978, Gjerësisht shih: Osnove saobraćajnog prava, fq.14.

⁸ B. Nadvornik, Osjek 1978, vep.cit., fq.15.

nuk do të përmenden kësaj radhe. Por, këto që u përmendën më lartë janë ndër më të rëndësishmet.

Si qëllim të përbashkët i tyre është zhvillimi dhe përparimi i qarkullimit rrugor dhe i sigurisë në të. Numri i këtyre organizatave është në zhvillim e sipër dhe roli i tyre është i madh.

3.2. Konventat më të njohura ndërkombëtare në fushën e qarkullimit rrugor

Në fushën e qarkullimit rrugor janë nxjerr norma të rëndësishme të karakterit nacional dhe ndërkombëtar. Konsiderohet se dispozitat e para të cilat kanë rregulluar Qarkullimin Rrugor janë relativisht të vonshme dhe për herë të parë janë nxjerrë në Angli. Kësisoi, si akt i parë mbi sigurinë në fushën e qarkullimit rrugor konsiderohet ligji “Higway Act”, i cili është nxjerr në Angli në vitin 1835.⁹ Sipas këtij ligji, automjetet dhe kafshët duhej të lëviznin anës së majtë të rrugës, me çka është eliminuar parimi i deriatëhershëm se në rrugë mund të lëvizet sipas dëshirës. Po ashtu, Anglia është shteti i parë i cili ka paraparë kufizimin e shpejtësisë së lëvizjes dhe atë në vendet e banuara më së shumti 26 km në orë (1896), 37 km në orë (1903), 57 km në orë (1934).¹⁰

Konventa e parë lidhur me qarkullimin rrugor konsiderohet se është nxjerr në Paris më 11.10.1909.¹¹

Kjo Konventë është zëvendësuar me konventën ndërkombëtare që ka të bëjë me qarkullimin e automjeteve dhe konventën ndërkombëtare që përfshin qarkullimin e automjeteve në rrugë, që janë nënshkruar në Paris më 24.04.1926. Si Konventë tjetër konsiderohet Konventa mbi unifikimin e sinjalizimit të rrugëve, e nxjerr në Gjenevë më 1931. Këto konventa u zëvendësuan më vonë me Konventën mbi qarkullimin rrugor dhe Rekomandimin mbi unifikimin e sinjalizimit të rrugëve, më 19.11.1949 në Gjenevë. Kësaj konvente aso kohe iu bashkangjitën 75 shtete.¹²

Ndërkaq, në shtetet Amerikane është nxjerrë Konventa ndëramerikane (panamerikane) lidhur me rregullimin e qarkullimit të automjeteve, së pari më 1930, e më pas më 1943 në Vashington. Të gjitha këto konventa janë zëvendësuar me dy konventat e njohura të Vjenës, të vitit 1968, që janë ratifikuar nga shumica e shteteve.

Këto konventa janë:

⁹ Po aty.

¹⁰ Po aty.

¹¹ Sipas: B. Nadvornik, Osjek 1978, vep.cit., fq.20.

¹² Po aty.

1. Konventa mbi qarkullimin rrugor;¹³
2. Konventa mbi sinjalizimin e rrugëve.

Nënshkrimi i këtyre dy konventave që bërë nga 133 shtete. Këto konventa parashihnin rregulla të cilat zbatoheshin në qarkullimin rrugor në territoret e shtetëve nënshkruese. Ato kishin të bënin lidhur me vendosjen e shenjave të qarkullimit rrugor si dhe rrugët me përparësi kalimi; rregullat lidhur me tejkalimin e automjeteve, lidhur me shpejtësinë e qarkullimit të automjeteve, rregullat lidhur me manovrimin e automjeteve në qarkullimin rrugor, rregullat e qarkullimit në rrugët dhe kryqëzimet, rregullat mbi qarkullimin e këmbësorëve, rregullat mbi gjendjen teknike të automjeteve, përfshirë edhe sistemin e funksionimit të dritave, ndriçimit të automjetit dhe të kushteve të cilat duhej t'i plotësojë automjeti i cili qarkullon në rrugët ndërkombëtare. Po ashtu, ato parashohin edhe rregullat mbi përdorimin e targave të automjetit, shenjat ndërkombëtare, shenjat mbi njohjen e automjetit, lejen ndërkombëtare për drejtimin e automjetit, sistemin e frenimit etj.

Më vonë këto konventa pësojnë edhe disa ndryshime dhe plotësime, të cilat kanë për qëllim pasurimin me rregulla të reja dhe përshtatjen e tyre standardeve ndërkombëtare si: tërheqja nga obligimi që të përfshihen në qarkullimin ndërkombëtar automjetet me Rimorkio; targat e automjetit me rimorkio; pranimi i shenjave nacionale mbi njohjen e automjetit me rimorkio në qarkullimin ndërkombëtar; shenjat e identifikimit të automjetit në qarkullimin ndërkombëtar etj.

Me qëllim të zhvillimit dhe forcimit të qarkullimit rrugor si dhe të forcimit të lidhjeve ndërmjet shtetëve, në Gjenevë më 1950 është nxjerr Deklarata mbi ndërtimin e rrugëve të mëdha për qarkullim ndërkombëtar.¹⁴ Po ashtu, duhet përmendur edhe Marrëveshjen evropiane mbi sinjalizimin rrugor të vitit 1957 dhe disa konventa dhe marrëveshje të tjera, siç janë: Konventa evropiane mbi pasojat ndërkombëtare të marrjes së të drejtës së vozitjes së mjetit motorik (1976); Konventa mbi marrëveshjen mbi qarkullimin rrugor ndërkombëtar të bartjes së udhëtarëve dhe bagazhit (1973); Konventa ndërkombëtare mbi sigurinë e kontenjerëve (1972) etj. Të gjitha këto konventa dhe marrëveshje ishin në funksion të sigurisë dhe zhvillimit të qarkullimit rrugor.

Siç mund të vërehet nga e gjithë kjo që u tha deri më tani del se në planin ndërkombëtar janë shënuar rezultate të mira në rregullimin normativ të qarkullimit rrugor. Këto aktivitete janë të

¹³ Gjersisht shih tekstin e kësaj konvente në: V. Todorovć, Saobraćaj i komunikacije, Beograd, 2000, fq.31-86.

¹⁴ Gjersisht shih tekstin e kësaj konvente në: V. Todorovć, Saobraćaj i komunikacije, Beograd, 2000, fq.103-117.

shprehura në vetë nxjerrjen e një numri konventash ndërkomëtare të cilat janë në funksion të modernizimit dhe unifikimit të qarkullimit rrugor.

K R E U I I

VËSHTRIM JURIDIKO – PENAL I VEPRAVE PENALE NË FUSHËN E QARKULLIMIT RRUGOR NË QYTETIN E TETOVËS DHE RETHINËN E SAJ

1. Kuptimi dhe karakteristikat themelore të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor

Veprat penale kundër sigurisë së qarkullimit rrugor në RMV janë të sistemuara në seksionin XXVII të Kodit Penal të Maqedonisë. Ky seksion mban titullin ”Vepra penale kundër rendit dhe sigurisë publike”. Duke u nisur nga rëndësia e respektimit të rendit dhe sigurisë publike, si një ndër kushtet esenciale të funksionimit normal dhe realizimit në praktikë të drejtave dhe lirive themelore të njeriut, edhe me Kodin Penal i kushtohet rëndësi e madhe mbrojtjes së rendit dhe sigurisë publike. Sipas dr. I. Elezit, me vepra penale kundër rendit dhe sigurisë publike kuptojmë “...ato (veprime ose mosveprime) kriminale që drejtohen kundër rendit juridik të vendosur dhe sigurisë publike të kryera nga subjekte të përgjithshëm, dashje”¹⁵. Këto vepra penale nga pikëpamja e figurës së përgjithshme veçohen me disa karakteristika të përbashkëta.

Në kuadër të këtij grupi të veprave penale, me këtë kod janë përfshirë edhe veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor, ato janë përfshirë në këtë seksion nga fakti se manifestojnë shumë tipare të përbashkëta të këtij grupi. Këto vepra penale janë akte të dëmshme shoqërore dhe të palejueshme, të drejtuara kundër sigurisë së qarkullimit rrugor. Me kryerjen e veprave penale kundër sigurisë së qarkullimit rrugor cenohen të mirat juridike të mbrojtura me ligj. Te këto vepra penale si objekt mbrojtës është: siguria e përgjithshme e njerëzve dhe e pasurisë, pra jeta dhe integriteti trupor i individëve si dhe pasuria private dhe shtetërore. Me këto vepra cenohet siguria në qarkullimin rrugor.

Nga kjo shihet se objekti mbrojtës është “funksionalisht i ndërlidhur, ku jeta dhe trupi i njeriut, ose pasuria janë primare, ndërsa mbrojtja e tyre realizohet nëpërmjet sigurisë së qarkullimit rrugor”.¹⁶

¹⁵ I. Elezi, Tiranë, 2002, E drejta penale e Republikës së Shqipërisë (Pjesa e posaçme), fq.379

¹⁶ Komentar krivičnih zakona SR Srbije, SAP Kosova i SAP Vojvodine, Beograd, 1981, fq.563.

Veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor për nga natyra e kryerjes së tyre janë qenësisht të lidhura me veprimtarinë e qarkullimit dhe bartjes së njerëzve dhe transportin e mallrave. Si subjekt i kryerjes së tyre në shumicën e rasteve janë pjesëmarrësit në qarkullimin rrugor, përkatësisht personat të cilët janë të detyruar të kujdesen për ushtrimin, organizimin, kontrollin dhe sigurinë e qarkullimit rrugor. Si mjet i kryerjes së këtyre veprave në shumicën e rasteve paraqitet automobili dhe mjetet e tjera të qarkullimit rrugor. Pasoja e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor paraqitet si lëndim ose rrezikim konkret i jetës së individit, i integritetit trupor të njeriut, ose të pasurisë në qarkullimin rrugor.

Këto vepra penale kryhen me veprim ose me mosveprim. Veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor kryesisht kryhen me formën e lehtë të fajësisë, pra nga pakujdesia. Por, ato mund të kryhen edhe me dashje.

Nga e tëra që u tha deri më tani del se veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor janë vepra të rrezikshme shoqërore, të kundërligjshme dhe të përcaktuara me ligj, me të cilat shken rregullat e caktuara lidhur me ushtrimin, organizimin, kontrollin dhe sigurinë e veprimtarisë së qarkullimit rrugor.

2.Veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor sipas KPM

Në legjislacionin penal të RMV, veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor nuk paraqesin senksion të posaçëm të veprave penale, por ato parashihen në kuadrin e veprave penale kundër rendit dhe sigurisë publike. Këto vepra penale janë paraparë në nenin 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303 dhe 304 të KPM. Në vijim do të ndalemi në trajtimin dhe analizimin e këtyre veprave penale.

2.1 Shkelja e rregullave të qarkullimit rrugor

Kjo vepër penale është paraparë në n.300 p.2 të KPM. Sipas këtij neni: *“Shkelja e rregullave të qarkullimit rrugor, kur ka shkaktuar vdekjen, plagosjen e rëndë të një personi ose plagosjen e lehtë të disa personave, dënohet me burgim më së paku me katër vjet.*

*Kur nga vepra penale është shkaktuar vdekje ose plagosja e rëndë e disa personave, dënohet me burgim prej një viti deri në pes vjet”.*¹⁷

¹⁷ Kodi Penal i Republikës së Maqedonis, Shkupë, 2009, neni 297, 298, 299....304.

Respektimit të rregullave të qarkullimit rrugor i kushtohet rëndësi e madhe në të gjitha vendet, përfshirë edhe RMV. Kjo rezulton nga fakti se sot shkelja e rregullave të qarkullimit rrugor shkakton viktima të mëdha në njerëz dhe dëme të konsiderueshme materiale.

Si objekt i veprës penale të shkeljes së rregullave në qarkullimin rrugor janë marrëdhëniet juridike të vendosura në KPM dhe aktetë të tjera që dalin në zbatim të tij. Këto dispozita kanë për qëllim sigurimin e qarkullimit të automjeteve dhe sigurinë e njerëzve. Me kryerjen e kësaj vepre penale cenohen marrëdhëniet e tilla dhe ndaj kryerësve shqiptohen dënimet e caktuara. Me shkeljen e këtyre rregullave formohen edhe elementet e figurës së kësaj vepre penale. Po ashtu, me aktet nënligjore përcaktohen edhe shenjat paralajmëruese që japin drejtuesit e automjeteve, kufizimin e shpejtësisë së lëvizjes, qarkullimet në kryqëzimet, parakalimin, qarkullimin e kolonave etj. Për të pasur përgjegjësi penale për këtë vepër penale, kërkohet jo vetëm shkelja e rregullave të qarkullimit rrugor, por edhe shkaktimi i pasojave kriminale. Natyrisht se për ekzistimin e kësaj vepre penale duhet të ekzistojë edhe lidhja shkaksore ndërmjet veprimit të kryerjes (veprimit dhe mosveprimit) dhe pasojës së shfaqur.

Si subjekt i kësaj vepre penale mund të jenë: drejtuesit e automjeteve, shtetasë i Maqedonisë së Veriut, shtetasë i të huaj ose persona pa shtetësi, që plotësojnë kushtet e caktuara në Ligjin për Siguri në Komunikacionin Rrugor për të qenë drejtues të automjetit.

2.2. Drejtimi i automjeteve në gjendje të dehur

Drejtimi i automjetëve në gjendje të dehur konsiderohet si kundërvajtje. Kjo kundërvajtje është paraparë në nenin 228 të Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor me këtë përmbajtje: *„Shoferi nuk guxon të drejtojë me automjetin në komunikacionin rrugor, as të filloj të drejtoj me automjetin nëse është nën ndikim të alkoolit. 2. Do të konsiderohet se është nën ndikim të alkoolit, personi për të cilin me analizë të gjakutose në gjak dhe urine ose me metodë tjetër për matjen e sasisë të alkoolit në organizëm, do të konstatohet se përmbajtja e alkoolit në gjak është më shumë se prej 0.50 k/kg”*. Dihet mirëfilli se konsumimi i pijeve alkoolike ndikon në mënyrë të dëmshme në sistemin nervor dhe në shëndetin e njeriut, si dhe rrezikon sigurinë e qarkullimit në rrugor. Nga aspekti mjekësor, ndikimi helmues i alkoolit në qelizat nervore nxit ndryshime të hershme në sjellje dhe reagime, gjë që zvogëlon shkallën e vlerësimeve të situatave kritike.¹⁸

¹⁸ Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor i RMV (neni 288).

Rrethanat të cilat e kanë motivuar ligjvënësin për parashikimin e një kundërvajtje të tillë, para së gjithash, janë të natyrës kriminalo-politike. Me këtë inkriminim është bërë përpjekje që të potencohet "... rrezikshmëria e madhe shoqërore e rrezikimit të kësaj forme të komunikacionit".¹⁹ Kryerësi i cili i drejton automjetin në gjendje të dehur nuk ka mundësi që të reagojë në mënyrë normale dhe në pajtim me rregullat e trafikut, andaj vie në pozitë që të kryejë vepra penale me pasoja të rënda në fushën e qarkullimit rrugor.

Meqë kjo kundërvajtje konsiderohet ndër veprat e lehta në fushën e qarkullimit rrugor edhe dënimet janë më të lehta. Sipas n.228 Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor, gjob me shumë prej 275 euro doti shqiptohet shoferit i cili vepron në kundërshtim me dispozitat nga paragrafi 6 të këtij neni. Përveç shumë së përcaktuar të gjobës shoferit doti shqiptohet edhe sanksioni për kundërvajtje ndalesë për drejtimin të automjetit prej 3 deri 6 muaj në kushte dhe mënyrë të përcaktuar me ligj.

2.3. Pengimi i qarkullimit të mjeteve të transportit

Kjo vepër penale është paraparë në n.298 a.1 dhe 2 e KPM me këtë përmbajtje: "Kushdo që shkatëron, heq ose dëmton rëndë një mjet të komunikacionit, mjet ose shenjë ose paisje sinjalizuese që shërben për sigurin e komunikacionit ose jep sinjal ose shenjë të gabuar ose vendos pengesë në rrugë ose në ndonjë mënyrë tjetër rezikon sigurinë e komunikacionit dhe me këtë do të shkaktojë rrezik për jetën ose trupin e njerëzve ose për pasurinë në shkallë të konsiderueshme, dënohet me gjob ose me burgim deri në tre vjet."²⁰

Si objekt i kësaj vepre penale janë marrëdhëniet juridike të vendosura për të siguruar qarkullimin e lirë e normal të mjeteve të transportit automobilistik, hekurudhor, ujor e ajror, të mbrojtura me legjislacion penal nga veprimet dhe mosveprimet kriminale.²¹

Kjo vepër penale mund të kryhet në mënyra të ndryshme, përmes vënies së pengesave apo duke ndaluar qarkullimin e automjeteve të transportit rrugor, hekurudhor, ujor dhe ajror.

Figura e kësaj vepre përmbushet vetëm me vënien e pengesave për të mos lejuar lëvizjen e lirë të mjeteve të transportit, pa qenë nevoja për ardhjen e pasojave kriminale.²²

Në rastet kur veprimet kanë të bëjnë me dëmtimin dhe shkatërrimin e rrugëve, hekurudhave etj., atëherë kryerësi përgjigjet përveç për këtë vepër penale, edhe për veprën penale të

¹⁹ L. Lazarević, Beograd, 1981, Krivično pravo (posebni deo), fq., 276.

²⁰ Neni 298 i Kodit Penal të Republikës së Maqedonisë.

²¹ I.Elezi, Tiranë, 1999, E. Drejta Penale, vepra e cituar, fq.137.

²² I.Elezi, Tiranë, 1999, E. Drejta Penale, vepra e cituar, fq.137.

shkatërrimit të pasurisë publike dhe private. Si subjekt i kësaj vepre mund të jetë çdo person i përgjegjshëm. Ndërsa kjo vepër kryhet vetëm me dashje direkte. Kjo tregon qartë për pasojat dhe përgjegjësinë penale të kryerësve të saj.

Nga e tëra që u tha lidhur me veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor del e qartë se ato manifestojnë disa karakteristika të përbashkëta, të cilat i dallojnë nga grupet e tjera të veprave penale. Njohja dhe analizimi i aspekteve juridiko-penale të tyre ndihmon në masë të madhe në caktimin e përgjegjësisë penale të kryerësve të tyre dhe në ndërmarrjen e masave të caktuara me qëllim të luftimit dhe parandalimit të tyre.

K R E U I I I

DISA KARAKTERISTIKA FENOMENOLOGJIKE TË KUNDËRVAJTJEVE NË FUSHËN E QARKULLIMIT RRUGOR NË MAQEDONIN E VERIUT E POSAÇËRISHT NË RETHINËN E TETOVËS

Format e kryerjes dhe të shkeljes së rregullave në qarkullimin rrugor kur manifestohen edhe me sjellje të dhunshme e të rrezikshme kriminale, bota bashkëkohore i konsideron si krime dhe delikte të qarkullimit rrugor. Duke u mbështetur në zhvillimin e hovshëm të të gjitha formave të veprimtarive ekonomike dhe shoqërore edhe format e zhvillimit të qarkullimit rrugor, rrjetit të degëzuar të vijave të transportit të të gjitha llojeve, qarkullimit të madh të njerëzve dhe mallërave në mes shteteve dhe kontinenteve del se qarkullimi i trafikut rrugor paraqet një sektor të rëndësishëm me levërdi të shumëfishtë shoqëror.²³

Trajtimi i delikuencës në trafik, si në aspektin teorik ashtu edhe në praktikën juridiko penale dhe kriminologjike, është mjaft i larmishëm. Këto sjellje në disa vende trajtohen si vepra penale të sigurisë në trafikun publik, kurse disa i trajtojnë si kundërvajtje penale. Në mes të këtyre formave të delikuencës në trafik kemi dallime të konsiderueshme, posaçërisht kur është fjala te pasojat dhe viktimat. Këtu më së shumti viktimat trajtohen si viktimat të trafikut automobilistik. Është e vërtetë se shumica e këtyre veprimeve dhe sjelljeve kryhet jo me dashje por nga pakujdesia, prandaj edhe çështja e përgjegjësisë dhe përcaktimi i sanksioneve penale ndryshon në këtë drejtim. Literatura bashkëkohore juridiko-penale si persona që i kryejnë më shpesh këto vepra penale i njeh kryesisht konsumuesit e alkoolit dhe substancave narkotike, prandaj edhe si të tilla këto kategori kryesisht përgjigjen, për shkak se më parë kanë qenë të vetëdijshëm për sjelljen e vetëvetës në gjendje të tillë që me qëllim e kanë sjellur veten në gjendje të tillë që të mund të kryejnë vepra penale. Zakonisht dënimet janë të buta dhe kryesisht delikuentët në trafik dënohen me kusht apo me dënime heqjeje lirie në kohëzgjatje të shkurtër. Njohja dhe studimi i fenomenologjisë së veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor ka rëndësi të madhe për secilin shtet, përfshirë edhe Maqedonin e Veriut. Përmes njohjes së karakteristikave fenomenologjike të këtyre veprave penale mund të arrihet në përfundime të vlefshme të cilat na mundësojnë edhe ndërmarrjen e masave të caktuara në drejtim të luftimit dhe parandalimit të këtyre veprave.

²³ R. Halili, Prishtinë, 2002, Kriminologjia, fq.212.

Në vijim do të ndalemi në trajtimin dhe analizimin e disa karakteristikave themelore të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor me theks të veçantë në Gjykatën e Themelore të Tetovës dhe Komisionit për Kundërvajtje gjatë periudhës 2007-2022.

Vëllimi dhe ecuria e kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës

Njohja me vëllimin e deliktëve të kundërvajtjeve në një vend apo territor të caktuar na mundëson të konstatojmë shkallën e rrezikshmërisë shoqërore të prezencës së llojit të caktuar të kundërvajtjeve në atë vend. Shikuar sipas numrit të kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës dhe rrethinën, mund të thuhet se gjatë periudhës 2007-2022 pjesëmarrja e këtyre kundërvajtjeve në numrin e përgjithshëm ishte i lartë. Kështu, sipas të dhënave statistikore pran Gjykatës Themelore të Tetovës për periudhën 2007-2022, numri i kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor dhe ecuria e tyre është paraqitur në tabelën nr.1.

Numri i përgjithshëm i kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor pranë Gjykatës Themelore të Tetovës gjatë periudhës 2007-2022²⁴

Tabela nr.1

Viti	Nr. i përgjithshëm i kundërvajtjeve pran gjykatës Themelore të Tetovës	Nr. i përgjithshëm i kundërvajtjeve për personat e moshës së mitur pran gjykatës Themelore të Tetovës	Numri i përgjithshëm i kundërvajtjeve për personat juridik
2007	1340	10	24
2008	11911	21	398
2009	9866	37	211
2010	11034	33	105
2011	13916	152	120
2012	9870	172	98
2013	8377	133	111
2014	8700	159	188
2015	9088	145	172
2016	5303	140	199
2017	3496	219	301
2018	3522	288	99
2019	5664	265	169
2020	5216	193	201
2021	9528	478	298
2022	8626	461	329
Gjithsej	125457	2475	3023

²⁴ Tabela nr.1, Të dhëna statistikore të mara nga Gjykatës Themelore të Tetovës për periudhën 2007-2022.

Siç mund të vërehet prej kësaj pasqyre tabelare konstatojmë se në Gjykatën Themelore të Tetovës gjatë periudhës së hulumtuar prej 2007-2022 janë kryer gjithsej 127932 kundërvajtje, prej të cilave për persona fizik të moshës madhore gjithësej numri i tyre është 125457, kurse për persona të moshës së mitur numri i përgjithëshëm i tyre është 2475 dhe numri i përgjithëshëm për persona juridik gjat kësaj periudhe është 3023 të gjitha këto janë kundërvajtje në fushën e qarkullimit rrugor. Shikuar sipas viteve mund të vërehet se numri më i madh i kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor ishte në vitin 2011 dhe në vitin 2008. Ndërkaq, numri më i vogël i tyre ishte në vitin 2007 dhe 2017. Në pjesëmarrjen e numrit të këtyre kundërvajtjeve sipas viteve kanë ndikuar një numër i caktuar faktorësh dhe rrethanash.

- Njohja me vëllimin i kundërvajtjeve në qytetin e Tetovës dhe rrethinën e saj na mundëson të konstatojmë shkallën e rrezikshmërisë shoqërore të prezencës së llojit të caktuar të kundërvajtjeve. Shikuar sipas numrit të kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës dhe rrethinën, mund të thuhet se gjatë periudhës 2007-2022 numri i përgjithshëm i kundërvajtjeve është shumë i lart.
- Kështu, sipas të dhënave statistikore pran Komisionit për Kundërvajtje të Tetovës për periudhën 2007-2022, numri i kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor dhe ecuria e tyre është paraqitur në tabelën nr.2.

Numri i përgjithëshëm i kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor pran Komisionit për Kundërvajtje të Tetovës gjatë periudhës 2007-2022²⁵

Tabela nr.2

Viti	Numri i Kundërvajtje sipas Ligjit për Siguri në Komunikacionin Rrugor	Numri i kundërvajtje sipas Ligjit për Mjete Motorike	Numri i lëndëve për persona juridik	Numri i lëndëve të kundërvajtjeve gjatë vitit
2007	473	1780	9	2262
2008	3225	1250	12	4487
2009	5236	888	5	6139
2010	5875	2864	111	8850
2011	6023	5615	297	11935
2012	4771	6039	97	10907
2013	5931	5132	161	11224
2014	3920	3712	93	7725
2015	4133	3158	213	7504
2016	1794	4895	124	6813
2017	3444	2601	89	6134
2018	1750	1775	83	3608
2019	2646	2561	160	5367
2020	1099	943	84	2126
2021	5019	1736	48	6803
2022	4187	1124	88	5139
Gjithsej	59526	46163	1648	107023

Siç mund të vërehet prej kësaj pasqyre tabelare del se pran Komisionit për Kundërvajtje të Tetovës gjatë periudhës së hulumtuar 2007-2022 janë kryer gjithsej 107023 kundërvajtje, prej të cilave 105689 janë kundërvajtje për persona fizik në fushën e qarkullimit rrugor, kurse 1648 janë kundërvajtje për persona juridik në fushën e qarkullimit rrugor. Shikuar sipas viteve mund të vërehet se numri më i madh i kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor ishte në vitin 2011, 2012 dhe vitin 2013. Ndërkaq, numri më i vogël i tyre ishte në vitin 2007 dhe vitin 2020 (në vitin 2007 u themelua Komisioni për kundërvajtje nga muaji qershor, prandaj kemi numër më të ulët të kundërvajtjeve, viti 2020 ishte viti i pandemis botërore Covid-19, për këtë arsye numri i kundërvajtjeve është më i ulët në krahasim me vitet e tjera).

Në pjesëmarrjen e numrit të këtyre kundërvajtjeve sipas viteve kanë ndikuar një numër i caktuar faktorësh dhe rrethanash. Duhet të theksojmë se numri i lëndëve pran Komisionit për Kundërvajtje të Tetovës ishte më i ulët në krahasim me numrin e kundërvajtjeve pran Gjykatës Themelore të Tetovës.

²⁵ Tabela nr.2, të dhëna statistikore të mara nga Komisionit për Kundërvajtje Tetovë për periudhën 2007-2022.

Numri i aksidenteve në qarkullimin rrugor në qytetin e Tetovës gjatë periudhës prej vitit 2007 gjer më 2022.²⁶

Tabela nr.3

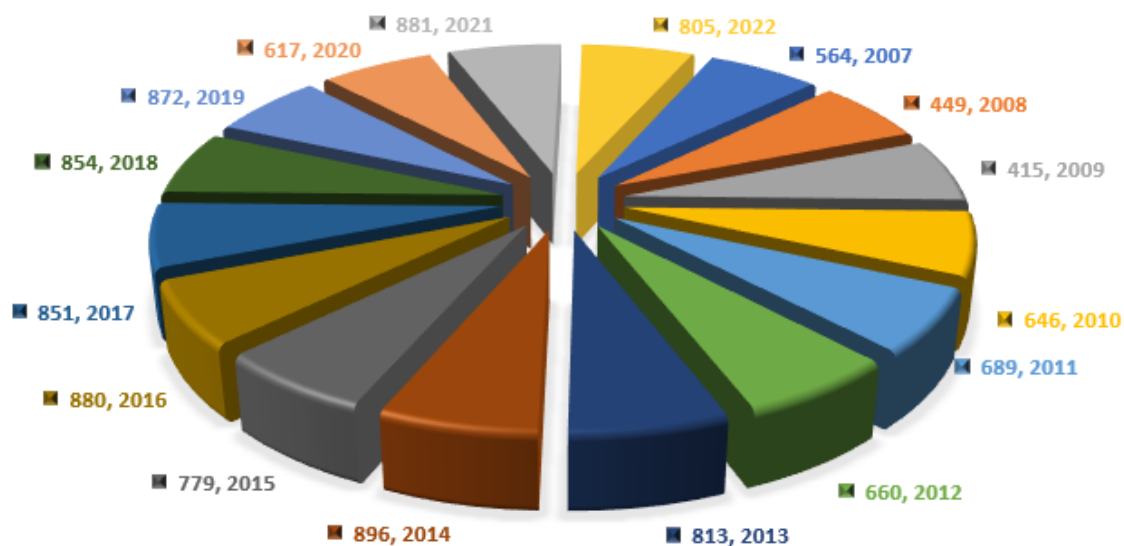
Viti	Aksidentet	Të vdekur	Të plagosur
2007	564	24	1038
2008	449	12	831
2009	415	9	761
2010	646	14	632
2011	689	14	675
2012	660	13	647
2013	813	18	795
2014	896	10	886
2015	779	12	767
2016	880	25	855
2017	851	10	841
2018	854	15	839
2019	872	17	855
2020	617	8	491
2021	881	4	419
2022	805	8	411
Gjithsej	11671	213	11743

Siç shihet në tabelën nr.3 sipas të dhënave të mara nga Stacioni i Policis për Komunikacion Rrugor të Tetovës, në krahasim me numrin e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor, numri i aksidenteve është shumë më i lartë. Këto aksidente në qarkullimin rrugor ishin të përcjella edhe me shumë të vdekur dhe të plagosur.

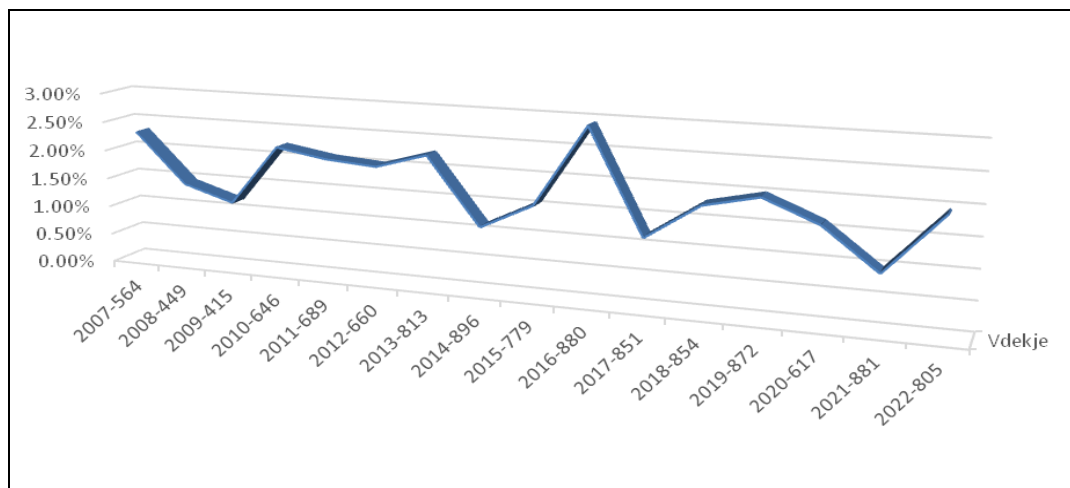
²⁶Tabelën nr.3, të dhënave të mara nga Stacioni i Policis për komunikacion Rrugore të Tetovës

Paraqitja grafike në përqindje e aksidentëve në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës dhe rethinën e saj për periudhën 2007 deri më 2022.

NUMRI I PËRGJITHSHËM I AKSIDENTET GJATË VITEVE

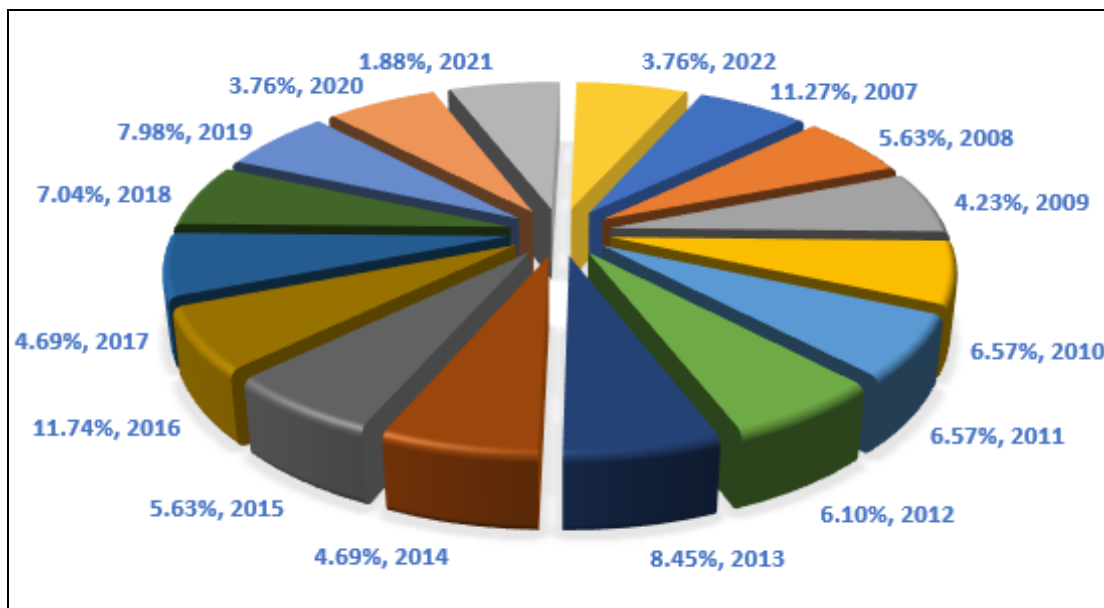


Paraqitja grafike në përqindje e rasteve fatale nga viti 2007 deri më 2022. Trendi i vdekshmërisë sipas rasteve të aksidenteve. Hipotetifikisht është marrë supozimi që në aksidentet ku ka pasur raste fatale numri maksimal i vdekjeve të mos jetë më shumë se 1.



Nga gjithsej aksidente me pasoja të vdekjes

Paraqitja grafike ne %, nga gjithsej aksidente me pasoja të vdekjes të shkakëtuara në komunikacionin rrugor sipas numrit të rasteve fatale nga viti 2007 gjerë më 2022.



Nga gjithsej numri i vdekjeve nga viti 2007 deri më 2022 në vitin 2016 ka (%) më të lartë

2. Llojet e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor, vendi dhe koha e kryerjes së tyre

2.1. Llojet e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor

Në legjislacionin penal të Maqedonisë së Veriut, siç kemi theksuar edhe më herët, veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor grupohen në kuadrin e veprave penale kundër rendit dhe sigurisë publike. Në paraqitjen kaq të shpeshtë të veprës penale të sanksionuar me nenin 297 të KPM, në territorin e Gjykatës Themelore Tetovës kanë ndikuar disa faktorë të caktuar të natyrës objektive dhe subjektive siç janë:

-Faktori subjektiv-Njeriu është faktori kryesor për shkaktimin e aksidentve automobilistike dhe

-Faktori objektiv-gjendja e rrugës, kushtet klimatike, lëshimet teknike të automjetëve etj, Kjo vepër penale në pjesën më të madhe të rastëve është përcjellë me pasoja të rënda, të cilat kanë rezultuar me vdekjen apo plagosjen e personave. Poashtu, ajo është përcjellë edhe me dëme të konsiderueshme materiale. Edhe dënimet për këtë vepër penale janë më të rënda në krahasim me veprat e tjera të këtij grupi.

2.2 Vendi i kryerjes së veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor

Paraqitja dhe kryerja e këtyre veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor në rrethin e Tetovës zakonisht lidhet me vendin dhe kohën e caktuar. Ato kryhen në vendet e ndryshme, këto si dukuri paraqiten më shpesh në vendet e banuara se sa në ato të pabanuara. Kjo shkakton pasoja të rënda të këtyre veprave penale. Duke u mbështetur në të dhënat që kanë të bëjnë me shkeljet e rregullave të qarkullimit rrugor, si dhe pasojat e rënda që u shkaktuan individëve dhe shoqërisë, e që shpesh rezultuan me vdekje dhe palgosje të rënda, mund të thuhet se këto vepra në pjesën dërrmuese janë kryer në zonat e banuara. Kështu që gjatë kësaj periudhë hulumtuar 2007-2022, shkeljet e rregullave të qarkullimit rrugor, numri i madh i lëndve të kundërvajtjeve edhe veprat penale të këtij grupi, të cilat kanë shkaktuar aksidente të shumta me të vrarë dhe të lënduar, kryesisht janë kryer në pjesën më të madhe nëpër vendet me frekuencë më të madhe të qarkullimit të njerëzve.

2.3. Koha e kryerjes së veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor

Sipas analizave të mara nga SPB Tetovë-Stacioni i Policis së Komunikacionit Rrugor-Tetovë; veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor kryhen në kohë dhe periudha të ndryshme. Kohët më të shpeshta të kryerjeve të aksidentëve automobilistike në qytetin e Tetovës dhe rrethinën e saj ndodhin në muajt e verës (korrik dhe gusht) dhe në muajt e dimrit (dhjetor dhe janar), këta muaj kohor për secilin vit shënojnë një ritje të aksidentëve automobilistike e kjo mund të shpjegohet në rend të parë për shkak të ritjes së numrit të automjetëve të cilët qarkullojnë në qytetin e Tetovës dhe rrethinën e saj, gjatë kësaj periudhe kohore si rezultat i ardhjes së bashkëatdhetarëve tanë nga jashtë duke e shumëfishuar numrin e automjetëve vjen deri tek ndeshjet e shumta automobilistike me pasoja të rënda të shkaktuara si pasojë e mosrespektimit të shpejtësisë në komunikacionin rrugor, organizimi i garave ilegale me vetura që zhillohen nëpër vende të ndryshme në autostrad gjatë këtyre muajve të lartpërmendur. Kurse te periudha dimërore vjen deri tek shkaktimi i aksidentëve automobilistike për arsye të ngricave, rrugëve të pa pastruara nga dëbora, shoferëve të rinj dhe pa provojë në komunikacionin rrugor, të cilat kanë shkaktuar vdekjen dhe plagosjen e individëve, gjatë kësaj periudhe.

3. Disa veçori personale dhe sociale të kryerësve të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor

Në procedurën e përcaktimit të përgjegjësisë penale, të matjes dhe shqiptimit të sanksionit penal si dhe të procesit të risocializimit të kryerësve të veprave penale ka rëndësi edhe njohja dhe studimi i disa veçorive personale dhe sociale të kryerësve të veprave penale, përfshirë edhe kryesit e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor. Në vijim do të paraqiten disa veçori themelore të kryesve të këtij lloji të kriminalitetit si: mosha e kryerësve, arsimimi, profesioni, recidivizmi, gjendja martesore dhe përkatësia rajonale e tyre.

3.1. Mosha e kryerësve të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor

Mosha konsiderohet karakteristikë e rëndësishme e kryerësve të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor. Ajo konsiderohet kriter i rëndësishëm me rastin e përcaktimit të përgjegjësisë penale dhe klasifikimit të kryerësve të veprave penale në përgjithësi, përfshirë edhe kryerësit e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor. Veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor në të shumtën e rasteve i kryejnë personat e moshës madhore.

3.2. Recidivizmi i kryerësve të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor

Recidivizmi apo përsëritja e veprave penale paraqet një çështje mjaft aktuale në të drejtën penale dhe kriminologjinë bashkëkohore. Zakonisht recidivizmi konsiderohet si formë e rrezikshme e manifestimit të kriminalitetit dhe si e tillë në të shumtën e rasteve ajo merret si rrethanë rënduese me rastin e caktimit të llojit dhe lartësisë së dënimit. Nga aspekti i recidivizmit, kryerësit e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor i përkasin kriminalitetit primar.

K r e u I V

DISA FAKTORË KRIMINOGENË TË VEPRAVE PENALE NË FUSHËN E QARKULLIMIT RRUGOR NË MAQEDONINË E VERIUT

Faktorët kriminogjenë të kriminalitetit në përgjithësi, pra edhe të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor, studiohen në kuadrin e etiologjisë kriminale, si degë e rëndësishme e kriminologjisë. Në literaturën kriminologjike qysh herët është përvetësuar mendimi se për luftimin e suksesshëm të kriminalitetit, përfshirë edhe veprat penale në komunikacion rrugor, në radhë të parë duhet bërë hulumtimi i shkaqeve dhe rrethanave të cilat e kanë kushtëzuar atë.²⁷ Vetëm kur e njohim etiologjinë e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor, më lehtë jemi në gjendje që të përcaktojmë edhe masat e duhura për pengimin dhe luftimin e suksesshëm të tyre.

Në kryerjen e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor ndikojnë faktorë të shumtë dhe rrethana të tjera të natyrave të ndryshme. Veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor janë “...prodhim i shumë shkaqeve dhe rrethanave të karakterit shoqëror, psikologjik, psikofizik, meteorologjik, kualitetit të dobët të rrugëve, komunikacionit rrugor të parregulluar, mosnjohjes dhe mosrespektimit të rregullave të komunikacionit dhe shumë rrethanave të tjera të ngjashme”.²⁸ Por, kjo është pasojë edhe e mungesës së kulturës së pjesëmarrësve në trafik, i gjendjes jo të rregullt të automjeteve, i komunikacionit të përzier, i mosrespektimit të parimeve etj.²⁹ Kriminologët e njohur të cilët kanë studiuar këtë materie, zakonisht kanë bërë edhe ndarjen e shkaqeve të cilat ndikojnë në paraqitjen e veprave në qarkullimit rrugor. Sipas pjesës më të madhe të autorëve, faktorët më të shpeshtë që ndikojnë në paraqitjen e këtyre veprave ndahen në dy grupe të mëdha: në faktorë objektivë dhe subjektivë. Përveç kësaj ndarjeje në literaturë përmendet edhe faktori “*vis major*”, faktori teknik dhe faktori njeri.³⁰ Përveç këtyre ndarjeve të faktorëve, autorët e ndryshëm kanë bërë edhe hulumtime lidhur me

²⁷ Lj. Klajn, Beograd, 1967, Krivična odgovornost za saobraćajne nesreće na drumovima, fq.18.

²⁸ M. Milutinović, Prishtinë, 1982, Kriminologjia, përkthim, fq.262.

²⁹ Z. Šeparović, Zagreb, 1978, Sigurnost i odgovornost saobraćaja, fq.16-17.

³⁰ R. Halili, Prishtinë, 2002, Kriminologjia, fq.212.

faktorët e përgjithshëm dhe të posaçëm të veprave në fushën e komunikacionit automobilistik.³¹

Në vijim të këtij punimi do të trajtohen dhe analizohen disa nga shkaqet më të shpeshta të kryerjes së veprave në fushën e qarkullimit rrugor në RMV, përfshirë edhe territorin e Gjykatës Themelore të Tetovës për periudhën e hulumtuar kohore.

1. Shkaqet e jashtme (objektive)

Në literaturën kriminologjike si faktorë më të shpeshtë objektivë kriminogjenë të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor konsiderohen: gjendja teknike e automjetit, gjendja e përherëshme e rrugëve, pajisja e rrugëve me shenja dhe udhëzime të ndryshme të trafikut, kushtet atmosferike dhe klimatike, dendësia e qarkullimit të automjeteve, moskontrolli i rregullt i trafikut etj.³² Edhe në qytetin e Tetovës, faktorët e përmendur kryesisht ishin si më të shpeshtëme ndikim në paraqitjen e veprave penale në këtë numër aksidentesh një rol të madh luajtën këta faktorë:

- Gjendja teknike e rrugëve në qytetin e Tetovës dhe rethinën e saj,
- Gjendja tejet e dobët e sinjalizimit rrugor vertikal dhe horizontal e të gjithë rrjetit rrugor si brenda qyteteve ashtu edhe në akset rrugore regjionale;
- Importimi i një sasive të madhe mjeteve nga perëndimi, mbushja e rrugëve me automjete shpeshherë jashtë kushteve teknike dhe gjendjes teknike;
- Ndriçimi joadekuat i rrugëve, posaçërisht në qytetin e Tetovës si dhe brenda vendbanimeve të tjera.
- Mungesa e një strategjie në fushën e edukimit rrugor nga ana e institucioneve kompetente dhe të ngarkuara nga ligji.
- Kushtet klimatike, fuqia madhore (vis majoris), faktorët teknikë, etj.

Veçmas duhet theksuar se në paraqitjen e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor ndikim të madh ka pasur shtimi në masë të madhe i automjeteve të regjistruara. Kështu p.sh., sipas të dhënave të Ministrisë së Punëve të Brendshme, në periudhën 2007-2022 numri i automjeteve të regjistruara në qytetin e Tetovës dhe të gjitha komunat rurale kishte ecurinë si vijon:

³¹ B. Ukaj, Prishtinë, 1996, shih gjerësisht për disa nga faktorët e posaçëm të veprave në fushën e komunikacionit automobilistik, Vështrime të caktuara lidhur me disa faktorë të përgjithshëm etiologjikë të veprave penale kundër sigurisë në komunikacionin automobilistik, E drejta, nr.3, fq.133-148.

³² R. Halili, Prishtinë, 2002, vep. e cit., fq.215.

Numri i automjetëve të regjistruara në Komunën e Tetovës gjatë periudhës 2007-2022.³³

T a b e l a n r. 4

Viti	autovet ura	autobus ë	kamionë	motoç.	rimorkio	traktorë	Maune	Kamion për punë	Gjith.
2007	5894	79	548	74	69	21	68	11	6746
2008	5983	58	530	79	67	18	63	14	6798
2009	6247	69	648	87	53	24	59	17	7204
2010	7128	54	596	98	56	27	53	13	8023
2011	6497	57	630	102	49	32	48	11	7426
2012	6995	55	549	104	46	35	35	3	7822
2013	13084	111	1126	148	187	177	88	19	14940
2014	13555	134	1109	147	156	78	76	17	15272
2015	11073	114	865	142	119	46	66	11	12436
2016	12278	135	977	253	105	12	31	65	13751
2017	12354	114	1002	216	127	41	86	13	13953
2018	12061	108	1008	189	132	28	73	17	13616
2019	13381	94	1045	248	122	30	62	14	14996
2020	11536	65	914	208	125	34	62	9	12953
2021	13682	104	1069	335	160	46	62	10	15468
2022	14997	148	1327	388	197	147	98	27	17329

Numri i automjetëve të regjistruara në Komunën e Tearcës gjatë periudhës 2007-2022.³⁴

T a b e l a n r.5

Viti	autovet ura	Autobu së	kamionë	motoç.	rimorkio	traktorë	Maune	Kamion për punë	Gjith.
2007	1287	13	79	16	7	11	3	1	1417
2008	1320	14	82	19	9	14	5	2	1465
2009	1397	12	89	23	11	15	7	2	1556
2010	1409	17	97	24	16	17	6	3	1589
2011	1475	19	114	27	18	24	5	2	1684
2012	1498	11	52	17	11	5	4	1	1591
2013	2939	22	128	33	31	75	4	3	3225
2014	2880	21	114	32	29	41	3	0	3120
2015	1897	12	71	16	9	31	7	1	2044
2016	2082	11	70	20	11	6	4	0	2204
2017	2565	14	106	53	13	14	6	0	2771
2018	1908	11	72	26	8	7	2	1	2035
2019	1846	7	75	27	8	1	5	2	1971
2020	1522	5	75	22	9	2	4	0	1639
2021	2219	6	98	43	12	6	4	2	2390
2022	2429	15	131	56	14	9	5	3	2662

³³ Tabela nr.4 janë të dhëna të mara nga Departamenti për Çështje Administrative Tetovë.

³⁴ Tabela nr.5 janë të dhëna të mara nga Departamenti për Çështje Administrative Tetovë.

Numri i automjetëve të regjistruara në Komunën e Jegunovcës gjatë periudhës 2007-2022.³⁵

Tabela nr.6

Viti	autovetura	Autobusë	kamionë	motoç.	rimorkio	traktorë	Maune	Kamion për punë	Gjith.
2007	698	16	24	6	5	3	5	2	759
2008	743	19	29	5	9	2	9	1	817
2009	790	18	32	9	14	5	11	3	882
2010	810	21	28	11	17	9	10	2	908
2011	820	17	31	15	21	11	12	2	929
2012	827	13	30	3	12	13	2	1	901
2013	1697	20	54	8	41	97	5	1	1923
2014	1788	22	75	7	26	78	7	1	2004
2015	1393	18	67	5	19	36	7	1	1546
2016	1513	19	73	14	14	17	12	2	1664
2017	1539	25	80	16	15	11	5	1	1692
2018	1424	19	73	6	12	6	12	1	1553
2019	1429	18	78	8	11	2	12	1	1559
2020	1199	8	77	6	17	4	11	1	1323
2021	1537	16	74	20	2	5	14	2	1668
2022	1682	24	87	24	43	19	28	3	1910

Numri i automjetëve të regjistruara në Komunën e Zhelinës gjatë periudhës 2007-2022.³⁶

Tabela nr. 7

Viti	Autovetura	Autobusë	kamionë	motoç.	rimorkio	traktorë	Maune	Kamion për punë	Gjith.
2007	1369	8	98	11	27	9	12	8	1542
2008	1456	11	118	13	25	11	14	9	1657
2009	1489	14	127	14	28	12	16	12	1712
2010	1522	13	134	17	31	14	27	11	1769
2011	1597	17	149	27	34	17	29	14	1884
2012	1670	10	151	13	29	10	14	8	1905
2013	3047	12	310	13	95	133	35	12	3657
2014	3107	11	285	20	69	64	30	11	3600
2015	2976	14	268	16	55	30	27	13	3399
2016	3111	13	328	30	50	12	34	11	3589
2017	3400	15	382	43	64	13	42	13	3972
2018	3491	22	388	25	50	8	34	11	4029
2019	3821	16	435	36	55	3	29	14	4401
2020	3518	11	461	24	48	12	25	9	4108
2021	4068	13	493	47	29	14	25	15	4704
2022	5427	26	687	56	53	38	36	17	6340

³⁵ Tabela nr.6 janë të dhëna të mara nga Departamenti për Çështje Administrative Tetovë

³⁶ Tabela nr.7 janë të dhëna të mara nga Departamenti për Çështje Administrative Tetovë

Numri i automjetëve të regjistruara në Komunën e Bogovinës gjatë periudhës 2007-2022.³⁷

T a b e l a n r. 8

Viti	Autovetura	Autobusë	kamionë	motoç.	rimorkio	traktorë	Maune	Kamion për punë	Gjith.
2007	1635	4	205	19	45	12	30	3	1953
2008	1697	3	197	24	51	17	34	5	2028
2009	1721	5	199	21	56	10	38	7	2057
2010	1784	2	214	17	62	11	41	3	2134
2011	1811	4	238	15	59	15	49	2	2193
2012	1832	2	117	17	32	14	26	1	2041
2013	3388	6	202	36	105	135	44	7	3923
2014	3621	6	248	30	109	77	38	2	4131
2015	3427	5	228	24	70	62	30	1	3847
2016	3634	4	241	37	67	17	45	3	4048
2017	3128	4	226	69	55	24	31	10	3547
2018	2649	3	214	33	37	10	32	3	2981
2019	3768	5	315	54	54	12	33	2	4243
2020	3801	2	325	31	46	16	31	3	4255
2021	4534	2	352	36	51	15	33	8	4980
2022	4997	8	459	54	85	21	42	11	5677

Numri i automjetëve të regjistruara në Komunën e Brevenicës gjatë periudhës 2007-2022.³⁸

T a b e l a n r. 9

Viti	Autovetura	Autobusë	kamionë	motoç.	rimorkio	traktorë	Maune	Kamion për punë	Gjith.
2007	1156	6	56	10	12	8	9	2	1259
2008	1198	9	61	11	17	9	13	6	1324
2009	2135	11	67	14	21	8	18	4	2278
2010	2227	13	61	9	27	11	19	3	2370
2011	1957	6	66	11	26	7	17	5	2095
2012	1223	2	65	10	9	3	5	2	1319
2013	2433	5	122	17	72	125	17	1	2792
2014	2590	9	131	12	77	98	19	4	2940
2015	2194	6	121	18	35	27	10	3	2414
2016	2485	9	119	36	26	16	9	6	2706
2017	2467	12	125	33	30	9	12	2	2690
2018	2483	34	130	21	18	8	9	3	2706
2019	2803	33	159	23	29	6	16	3	3072
2020	2386	29	145	25	32	10	17	3	2647
2021	2886	11	176	51	41	13	25	3	3165
2022	3127	32	197	59	57	18	29	7	3526

³⁷ Tabela nr.8 janë të dhëna të mara nga Departamenti për Çështje Administrative Tetovë

³⁸ Tabela nr.9 janë të dhëna të mara nga Departamenti për Çështje Administrative Tetovë

Numri i automjetëve të regjistruara në qytetin e Tetovës dhe rrethinë gjatë periudhës 2007-2022.³⁹

Tabela nr. 10

Viti	Autovetura	Autobusë	Kamionë	Motoç.	rimorkio	traktorë	Maune	Kamion për punë	Gjith.
2007	12039	126	1010	136	165	64	127	27	13649
2008	12397	114	1017	151	178	71	138	37	14103
2009	13779	129	1162	168	183	74	149	45	15689
2010	14880	120	1130	176	209	89	156	35	16795
2011	14157	120	1228	197	207	106	160	36	16211
2012	14045	93	964	164	139	80	86	16	15587
2013	26588	176	1942	255	531	742	193	43	30470
2014	27541	203	1962	248	466	436	173	35	31064
2015	22960	169	1620	224	307	232	147	30	25689
2016	25103	191	1808	390	273	80	170	87	28102
2017	25453	184	1921	380	304	112	182	39	28575
2018	23936	197	1885	300	257	67	162	36	26840
2019	27048	173	2107	396	279	54	157	36	30250
2020	23962	120	1987	316	277	78	150	25	26915
2021	28926	142	2262	532	297	99	163	40	32461
2022	31927	253	2888	596	357	108	198	49	36376

Nga të dhënat të cilat janë paraqitur më lartë shihet se regjistrimi i automjetëve në qytetin e Tetovës dhe rrethinë gjatë kësaj periudhe kohore 2007-2022 ka shënuar një shtim të dukshëm për të gjitha llojet e automjeteve. Natyrisht se ky ka qenë edhe një ndër shkaktarët e paraqitjes së shumë aksidenteve të komunikacionit, pra edhe të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor. Por, ky faktor duhet të konsiderohet si faktor kriminogjen së bashku me faktorët e tjerë, e veçmas me mungesën e ekzistimit të rrugëve, gjendjen e tyre të dobët, mungesën e pajisjes së tyre me shenja të duhura, mungesën e kontrollit të trafikut etj.

Si faktor tjetër me ndikim në paraqitjen e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor konsiderohet edhe gjendja e dobët e rrugëve dhe mungesa e sinjalizimit të tyre.

Pa dyshim se kyfaktor ndikon në masë të madhe në paraqitjen e këtyre veprave në qytetin e Tetovës me rrethinë. Natyrisht se të metat në rrjetin e rrugëve së bashku me faktorët e tjerë, siç janë: forca madhore, të metat teknike të automjetit, si dhe disa nga faktorët subjektivë etj., ishin shkaktarë të shumë aksidenteve në komunikacion, si dhe numrit të madh të shkaktimeve të vdekjeve dhe të lëndimeve trupore në qytetin e Tetovës me rrethinë.⁴⁰

Këto shkaqe kanë pasur për pasojë numër të madh të aksidenteve në trafik me të vrarë dhe të plagosur si dhe me dëme të konsiderueshme materiale. Këto të dhëna të paraqitura në tabelet e

³⁹ Tabela nr.10 janë të dhëna të mara nga Departamenti për Çështje Administrative Tetovë.

⁴⁰ Lidhur me numrin e aksidenteve me pasoja të vdekur dhe të plagosur në qytetin e Tetovës nga viti 2007 deri më 2022, shih tabelat nr.3 në shtojcë të këtij punimi.

mëparshme dëshmojnë mjaft mirë lidhur me aksidentet e shkaktuara si pasojë e shumë shkaqeve si dhe numrin e të plagosurve dhe të vdekurve në fushën e qarkullimit rrugor.

Si faktorë të tjerë të jashtëm kriminogjenë që janë paraqitur si shkaktarë të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor duhet veçuar edhe të metat e automjetit, pra të metat teknike të tij. Edhe hulumtimet e tjera që janë bërë në vende të ndryshme verifikojnë konsatimin se përdorimi i automjetit në gjendje jo të rregullt është faktor i shpeshtë kriminogjen. Si faktorë të tjerë janë edhe dendësia e madhe e popullsisë në qytetin e Tetovës, kushtet e papërshtatshme meteorologjike dhe klimatike, fuqia vis major (fuqia madhore) etj. Në këtë rast duhet për të theksuar kushtet klimatike të cilat te ngasësit e automjeteve ndikojnë në ndryshimin e kontrollit të tyre, pra edhe në paraqitjen e veprave penale dhe aksidenteve të tjera.

2. Shkaqet e brendshme (subjektive)

Përveç faktorëve objektivë, në paraqitjen e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës dhe rethinën e saj, kanë pasur ndikim edhe një numër i konsiderueshëm i faktorëve të brendshëm apo subjektivë. Si faktorë subjektivë përmendet personaliteti i njeriut, respektivisht gjendja psikofizike e pjesëmarrësve në trafik.

Si të tillë duhet përmendur: gjendjen emocionale dhe të metat psikofizike, prania e frikës, sëmundjet e ndryshme psiqike, e veçmas të metat e shqisave vitale, mungesa e aftësisë për koncentrim dhe perceptim të hapësirës, konsumimi i pijeve alkoolike dhe drogave dehëse, mungesa e kulturës dhe edukates së trafikut etj.⁴¹

Sipas të dhënave statistikore për territorin e Tetovës dhe rrethinës e saj për vitet 2007 dhe 2022 del se në mesin e faktorëve dhe rrethanave subjektive që kanë pasur ndikim në paraqitjen e aksidentëve në qarkullimin rrugor, të cilat kanë rezultuar me vdekjen e individëve dhe shkaktimin e lëndimeve trupore dhe si më të shpeshta janë: tejkalimi i shpejtësisë së lejuar, konsumimi i pijeve alkoolike, parakalimi i gabuar, mospërmbytja e krahut, pakujdesia e shoferit, mungesa e Lejes së Vozitjes (pra paaftësia e vozitjes), pakujdesia e qytetarëve, etj.⁴²

Në praktikën gjyqësore janë të njohura rastet e shumta të kryerjes së veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor për shkak të këtyre faktorëve.

⁴¹ R. Halili, Prishtinë, 2002, Kriminologjia dhe Penallogjia, vepra e cituar, fq.213.

⁴² Shih tabelën nr.1 dhe nr.2 në shtojcë të punimit.

Në territorin e Gjykatës Themelore të Tetovës gjatë periudhës së hulumtuar një numër i aksidenteve në trafik dhe të veprave penale janë kryer për shkak të kosumimit të alkoolit me vendimin nr.408/96, i akuzuari A.A është shpallur fajtor dhe është dënuar për shkak të veprës drejtim i automjetit në gjendje të dehur, të parashikuar nga neni 288 i Ligjit për Siguri në Komunikacionin Rrugor.⁴³

Për shkak të ndikimit të këtij faktori dënimet kanë qenë më të buta. Si faktor i shpeshtë në kryerjen kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës gjatë periudhës së hulumtuar ishte mosrespektimi i rregullave mbi tejkalimin e shpejtësisë së lejuar në qarkullimin rrugor. Kësisoj, në shumicën e aksidenteve rrugore të ndodhura në periudhën e vitëve 2007-2022, shkak kryesor i ndodhjes së tyre ka qenë tejkalimi i kufijve të lejuar të shpejtësisë, aftësitë e pakta, mungesa e eksperiencës, e bën mosrespektimin e kësaj dispozite burim të vazhdueshëm për aksidente.

Në dispozitat e Ligjit për Siguri në Komunikacionin Rrugor (n.33; 34; 35; 36; 37 dhe 38) janë parashikuar rregullat e shpejtësisë dhe sanksionet e përshkallëzuara për shkelësit e tyre.⁴⁴

Edhe në praktikën e Gjykatës Themelore të Tetovës gjatë periudhës së hulumtuar janë paraqitur vepra të shumta për shkak të mosrespektimit të shpejtësisë së lejuar. Kështu p.sh., me vendimin nr.958/23, i padituri R.E. është shpallur fajtor dhe është dënuar për veprën tejkalim të shpejtësisë në qarkullimit rrugor nga n.35 alineja 4 Ligjit për Siguri në Komunikacionin Rrugor, ku si një ndër shkaqet ishte edhe tejkalimi i shpejtësisë së lejuar. Si shkaqe të tjera janë dhe shkelja e disa rregullave të parapara me Ligjit për Siguri në Komunikacionin Rrugor si: mosrespektimi i përparësisë (n.41), mosrespektimi i sinjalizimit rrugor (n.196), mosrespektimi i rregullave të parakalimit (n.50), mosrespektimi i largësisë ndërmjet automjetëve (n.93) etj.

Një faktor i rëndësishëm kriminogjen i natyrës subjektive konsiderohet edhe lodhja e shoferit të automjetit dhe ushqimi jo i mirë. Dallohen dy lloje të lodhjeve: lodhja mendore apo psikike dhe lodhja fizike. Lodhja mendore është mjaft e rëndësishme, pasi që ajo paraqitet më shpesh si faktor kriminogjen. Ajo zvogëlon kohën e vëzhgimit, të vëmendjes, vështirëson të mbajturit mend, ndërron disponimin e drejtuesit të automjetit, dobëson shqisat e të pamurit dhe të dëgjuarit etj. Po ashtu edhe lodhja fizike ka ndikim të madh në paraqitjen e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor.

⁴³ Shih: Vendimi i Gjykatës Themelore të Tetovës, nr.958/23.

⁴⁴ Shih: Ligjit për Siguri në Komunikacionin Rrugor, Shkup 2020, Nr.302/20

Si faktor i shpeshtë i kryerjes së veprave në qarkullimin rrugor është edhe mosposedimi i Patentë Shoferit, përkatësisht mungesa e njohurive për ngasjen e mjetit motorik. Edhe ky faktor është paraqitur në disa raste edhe në territorin e Komisionit për Kundërvajtje, gjatë periudhës së hulumtuar. Kështu, p.sh., me vendimin nr.123/2022 të akuzuarit L.S. i shqiptohet dënimi në baz të n.225 a.9 gjobë me të holla 250 euro në kundër vlerë të denarit për shkak të kryerjes së kundërvajtjes të shkeljes së rregullave të qarkullimit rrugor dhe drejtimi i automjetit pa dëshmi (n.225 alineja 9 Ligjit për Siguri në Komunikacionin Rrugor), ku si faktorë primar i kësaj kundërvajtje ishte mungesa e dëshmisë për drejtimin e automjetit, pra mosnjohja e rregullave themelore të trafikut.⁴⁵

Në kryerjen e veprave të tjera në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës dhe rethinën e saj kanë ndikuar edhe faktorë të tjerë subjektivë. Si faktorë të tillë duhet përmendur edhe mungesën e kulturës së pjesëmarrësve në trafik, mosrespektimi i dispozitave të qarkullimit rrugor, pjesëmarrja e fëmijëve dhe personave të tjerë të paaftë për ngasjen e mjeteve motorike etj. Natyrisht se të gjithë këta faktorë duhet trajtuar si tërësi dhe në bashkëveprim me faktorët dhe rrethanat e tjera subjektive.

Nga e gjithë ajo që u tha lidhur me ndikimin e faktorëve në paraqitjen e kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor në qytetin e Tetovës dhe rethinën, del qartë se numri i këtyre faktorëve është i madh dhe ndikimi i tyre në paraqitjen e këtyre veprave është vendimtar. Studimi dhe analizimi i tyre ndihmon në masë të madhe në mënjanimin dhe çrrënjosjen e tyre si dhe në parandalimin e kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor në tërësi.

⁴⁵ Vendimi i Komisionit për Kundërvajtje Tetovë

K R E U V

METODOLOGJIA E ZBULIMIT DHE SQARIMI I VEPRAVE PENALE NË FUSHËN E QARKULLIMIT RRUGOR

1. Rëndësia e vështrimit në vendin e ngjarjes si veprim hetimor

Një rëndësi të madhe në hetimin, sqarimin dhe parandalimin e ngjarjeve në autotransport luajnë veprimet hetimore si vështrimi në vendit të ngjarjes, ekspertimi autoteknik, dëshmitarët okularë, eksperimenti, ekzaminimi mjeko-ligjor psikologjik i shoferit etj.

Veçanërisht, në kushtet e sotme të shtimit të automjeteve, duhet t'i kushtojmë një rëndësi të madhe veprimeve hetimore dhe vështrimit të vendit të ngjarjes në ngjarjet automobilistike,⁴⁶ sepse vështrimi dhe veprimet e tjera hetimore për këtë lloj kriminaliteti në çdo rast konkret, sa më mirë që të bëhet hedh dritë dhe zbulon shkencërisht në mënyre faktike shkakun e shkeljes konkrete dhe ardhjes së pasojës shoqërisht të rrezikshme, lidhjen shkakësore, mekanizmin e ngjarjes, me një fjalë ngjarjen në kompleks.⁴⁷ Duke u zbuluar kështu shkakun dhe fajtori për secilën ngjarje konkrete, do të jemi në gjendje të zbulojmë të vërtetën dhe të ngarkojmë personat me përgjegjësi penale, administrative dhe disiplinore, që ata kanë për çdo rast konkret.

Gjithashtu zbulimi i shkaqeve dhe rrethanave të krijuara të aksidentit automobilistik si dhe përgjithësimi shkencor i tyre, do të ishte një bazë e shëndoshë për zhvillimin e shkencës së kriminalistikës në përgjithësi dhe të hetimit e parandalimit të shkeljes së rregullave të qarkullimit në veçanti. Sipas Milan Shekuliqit: *“vështrimi në vendin e ngjarjes paraqet hapin e parë dhe më të rëndësishëm në procesin e një hetimi”*⁴⁸ Kjo mënyrë e rrit rolin i Policisë, Prokurorisë dhe të specialistëve kriminalistë në një shkallë më të lartë shkencore në luftën kundër këtij lloj kriminaliteti.

Praktika ka vërtetuar se me zbatimin e mjeteve tekniko-shkencore gjatë këqyrjes së vendit të ngjarjes, janë zbuluar dhe fiksuar gjurmë dhe prova materiale, të cilat nuk kanë tërhequr përherë vëmendjen e Organit Procedurës në çastin e vështrimit.

⁴⁶ S. Begeja, Tiranë, 2001, Kriminalistika, Vëllimi II, Tiranë, 2001, fq.38.

⁴⁷ A. Luarasi, Tiranë, 2002, Kodi i Procedurës penale me praktikën gjyqësore, fq.128.

⁴⁸ M. Shekuliq, Beograd, 1998, Vendi i ngjarjes dhe versioni kriminalistik, fq.11.

Kështu, p.sh., në një ngjarje automobilistike në proces-verbalin e vështrimit nuk përmendej se në vendin e ngjarjes ndodhej tabela e kufizimit të shpejtësisë. Fotografimi i pamjes së përgjithshme të vendit të ngjarjes e pasqyronte këtë rrethanë, e cila më vonë, në procesin e hetimit sqaroi më mirë figurën e krimit, shkeljen e rregullave të qarkullimit.

Vendi i ngjarjes në kuptimin e gjerë të fjalës, është jo vetëm vendi ku ka ndodhur vepra penale (territori, ndërtesa, rruga, automjeti etj.) por edhe vendi ku janë zbuluar rrethanat që lidhen me të dhe pasojat e tij, pavarësisht nga largësitë midis këtyre vendeve.⁴⁹

Vendi i ngjarjes në shkeljet e rregullave të qarkullimit rrugor ka veçoritë e veta, që ndryshojnë nga vendet e ngjarjeve në krimet e tjera. Në radhë të parë sqarohet vendngjarja e kryerjes së krimit dhe shkakut i ngjarjes, të cilat kanë rëndësi vendimtare për hetimin.

Vendi i ngjarjes në një ngjarje automobilistike kur automjeti ndodhet në vend fillon që nga vendi kur shoferi ka pasur mundësi të shohë viktimën, nga pjesa e rrugës ku ka shenja frenimi dhe mbaron pikërisht në vendin ku automjeti ka qëndruar pas momentit të ngjarjes. Me rastin e paraqitjes së aksidentit automobilistik mund të hasim në gjurmë të përbashkëta të cilat nuk dallohen në mes veti dhe gjurmët specifike për disa raste të aksidenteve.⁵⁰ Gjurmët dallohen edhe për nga pesha e automjetit si dhe konsumimit të protektorëve të gomave dhe frenimit në kushte të barabarta. Duhet pasur parasysh, gjithashtu, se dirigjuesit e automjetit i duhet rreth një sekondë (0,5-1,5 sekonda) për të reaguar në rrethanat kur kërkohet frenimi i shpejtë (e ashtuquajtura kohë e reagimit).⁵¹

2. Përgatitja e organit procedurës për vështrimin e vendit të ngjarjes

Përgatitja e organit procedurës për vështrimin e vendit të ngjarjes ka një rëndësi të madhe për vetë faktin se përgatitja sa më e mirë e tij në këtë fazë të hetimit bën që të përdoren mirë metodat taktiko-teknike shkencore dhe si rrjedhim të zbulohen dhe fiksohen më shumë gjurmë dhe prova në vendin e ngjarjes që kanë lidhje me krimin dhe kryerjen e krimit.

Si në veprat penale edhe në aksidentet automobilistike nevojitet përgatitja sa më precize e organit procedurës për të këqyrur vendin e ngjarjes ngase ka rëndësi të madhe për vetë karakterin e ndërlikuar të këtyre ngjarjeve.

Në këto ngjarje organi procedurës merr masa përgatitore që kanë të bëjnë me karakterin e veçantë të këtyre llojeve ngjarjesh.

⁴⁹ S. Begeja, Kriminalistika, fq.38; V. Latifi, Taktika kriminalistike, Prishtinë, 2001, fq.203-215.

⁵⁰ M. Cović, Zagreb, 1987, Ekspertimi në qarkullimin rrugor, fq.5.

⁵¹ M. Palnikaj, Tiranë, 2003, Teori për drejtimin, fq.102.

Në masat përgatitore kur organi procedues njoftohet se është kryer vepra penale këtu hyjnë:

1. *Marrja e masave për ruajtjen e vendit të ngjarjes dhe*
2. *Masat në vendin e ngjarjes*

2.1. Marrja e masave për ruajtjen e vendit të ngjarjes

Masa e parë, ka të bëjë me ruajtjen e provave materiale dhe gjurmëve në vendin e ngjarjes të cilën e bëjnë organet e sigurimit në mënyrë që *askend mos të lejojë të shkel në vendin e ngjarjes para ardhjes së organit procedues*. Pra kemi të bëjmë me paprekshmërinë e vendit të ngjarjes si masë e domosdoshme. Në rastet kur koha është e keqe (shi, dëborë, erë, etj.), këto gjurmë të mbulohen me ndonjë gjë, por pa i prishur, në qoftë se ekziston një mundësi e tillë.

Masa e dytë ka të bëjë me dhënien e ndihmës mjekësore personave të dëmtuar. Si rregull është që transportimi i të dëmtuarëve të bëhet jo me automjetin që ka shkaktuar aksidentin, për shkak se do të shkaktohet çrregullimi ose prishja e vendit të ngjarjes dhe ajo më kryesorja, shpesh herë makina është bartëse (në pjesët e saj si goma; parakolpi; etj.) e lëndëve, materiale të trupit, trurit ose rrobave të viktimës, si dhe njollave të gjakut.⁵²

Masa e tretë nënkupton sigurimin e dëshmitarëve okularë, d.m.th., sigurimin e atyre personave që kanë qenë të pranishëm dhe kanë parë ngjarjen në momentin e zhvillimit të saj. Në qoftë se ka të tillë, të njëjtit të mos largohen, por të qëndrojnë aty, për t'u marrë në pyetje nga ana e organit procedues. Organi procedues me marrjen e kërkesës, është i detyruar që të mbledhë sa më shumë informata rreth rastit të paraqitur.⁵³

Masa e katërt, ka të bëjë me izolimin e shoferit nga dëshmitarët, të dëmtuarit dhe çdo personave të tjerë. Duhet njoftuar për këtë punonjësit e policisë të cilët arrijnë të parët në vendin e ngjarjes.

Masa e pestë Organi procedues siguron dhe verifikon mjetet tekniko-shkencore. Mjetet dhe instrumentat që përmban Valixhja hetimore, si dhe Valixhja speciale, janë mjete të posaçme për studimin e ngjarjeve në qarkullimin rrugor, sepse në ngjarjet e tilla mund të lindin probleme të shumta tekniko-shkencore. Për t'u zgjidhur me sukses këto probleme, kërkohet pra përdorimi i mjeteve dhe i instrumenteve që përmban valixhja hetimore dhe valixhja speciale.⁵⁴

Masa e gjashtë përfshin caktimin e personave që do të marrin pjesë në grupin e hetimit. Këtu përfshihen prokurorët, oficerët e policisë, specialisti teknik, specialisti mjeko-ligjor dhe

⁵² S. Begeja, Tiranë, 2001, Kriminialistika, fq.42-44.

⁵³ M.Boshković, Beograd, 2001, Metodika kriminalistike, fq.174.

⁵⁴ V. Latifi, Prishtinë 2001, Taktika Kriminalistike, vepra e cituar, fq.205

specialisti kriminalist. Si rregull; specialisti mjeko-ligjor merr pjesë në vështirim në ato raste kur në ngjarjet automobilistike ka pasur si pasojë viktimë në njerëz (të vrarë ose të plagosur). Ndërsa specialisti kriminalist është i domosdoshëm dhe i detyrueshëm në pjesëmarrje.

2.2. Masat në vendin e ngjarjes

Masa e pare; ka të bëjë me verifikimin nga ana e organit procedures, nëse në vend kanë ardhur pjesëmarrësit e caktuar për këqyrje. Këtu bëjnë pjesë grupi hetimor i cili verifikon nëse janë shkaktuar viktimë, e nëse ka, formon grupin e hetimit ku merr pjesë edhe eksperti mjekoligjor, hetuesi dhe një specialist mekanik.⁵⁵

Masa e dytë; nënkupton thirrjen e dëshmitarëve që kanë parë ngjarjen dhe që s'janë aspak të interesuar për çështjen d.m.th. nuk kanë interes që të fshehin të vërtetën. Këta dëshmitarë ndihmojnë Organin Procedures me vërejtjet e tyre për një këqyrje sa më të plotë të vendit të ngjarjes dhe janë garanci për të vërtetuar me anën e pyetjes së tyre, në çdo kohë, saktësinë e veprimeve të kryera gjatë këqyrjes dhe fiksimit të tyre në proces-verbal.

Masa e tretë; sqarohet gjendja e të dëmtuarit nga organi procedures në prani të mjekut ligjor dhe, kur është rasti, merr masa për dhënien e ndihmës së shpejtë mjekësore, ose në rast vdekjeje, përcakton shkakun e vdekjes së viktimës.

Masa e katërt; Organi procedures verifikon nëse ndodhen në vendin e ngjarjes, automjeti dhe shoferi që kanë shkaktuar ngjarjen. Kur ata janë larguar në drejtim të panjohur, hartohet plani për kërkimin e tyre. Kjo bëhet në bashkëpunim me organet e gjurmimit dhe të autoinspektoriatit, duke shfrytëzuar gjurmët dhe provat që flasin për drejtimin e lëvizjes së automjetit. Gjurmë të tilla mund të jenë,

p.sh, spërkatjet e ujit mbi të cilin kanë kaluar rrotat, provat ose gjurmët e tjera, që siç thamë edhe më sipër mund të jenë përsipër automjetit ose fajtorit, si p.sh., materia e trurit, gjaku, fije floku ose sende të tjera që mund të jenë lënë nga viktimë në automjet etj.

Masa e pestë, ka të bëjë me atë që Organi Procedures informohet nga inspektorët rrugor, punonjësi i policisë, si dhe nga personat e tjerë, për ndryshimet eventuale që mund të jenë bërë në vendin e ngjarjes. Ky informacion është i domosdoshëm sepse këta arrijnë përpara organit procedures në vendin e ngjarjes dhe mund të marrin disa masa të ngutshme, siç është, p.sh, dërgimi i të plagosurve në institucionet mjekësore, si dhe largimi i pengesave për të siguruar qarkullimin normal të trafikut. Mirëpo detyra e tyre është të mbajnë shënimet

⁵⁵ Po aty.

përkatëse në vendin e ngjarjes me qëllim që organi procedues të ketë mundësi të bëjë në momentin dhe vendin e duhur, rivendosjen e vendit të ngjarjes.⁵⁶

Masa e gjashtë; nënkupton largimin nga vendi i ngjarjes i të gjithë personave që nuk kanë lidhje me ngjarjen. Kjo masë është e domosdoshme për shkak se shumë persona, të shtyrë nga kureshtja me qëllim, hyjnë në vendin e ngjarjes, për t'i zhdukur provat eventuale. Kjo ka të bëjë edhe me të gjithë personat e tjerë të cilët kanë interes dhe qëllime të tilla.

Policia është e detyruar të lajmërojë menjëherë prokurorin për të marrë pjesë në zhvillimin e vështimit. E gjithë përgjegjësia ligjore për vështimin e vendit të ngjarjes rëndon kryesisht mbi Prokurorin. Askush tjetër nuk ka të drejtë të përzihet në plotësimin e këtij veprimi hetimor. Pjesëtarët e tjerë të Organit Procedues janë të detyruar të zbatojnë udhëzimet e ligjshme të tij.

3. Metodat taktike të vështimit të vendit të ngjarjes të veprave penale në shkeljen e rregullave në qarkullimin rrugor

Metodat që përdor organi procedues në vështimin e vendit të ngjarjes të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor kanë veçoritë e veta, të cilat kushtëzohen nga vetë natyra e veprave penale të kësaj fushe. Nga veçoritë numërojmë:

3.1. Vështimi i vendit të ngjarjes

Vështimin e vendit të ngjarjes duhet të kryhet brenda një kohe sa më të shkurtër. Kjo ka arsyet dhe rrethanat e veta:⁵⁷

Vetë fakti se vendi i ngjarjes ndodhet në rrugë, ku ka lëvizje të madhe njerëzish dhe mjetesh, që për pasojë, gjurmët dhe sendet mund të dëmtohen ose të zhduken.

Kjo e obligon organin procedues të shkojë sa më shpejt në vendin e ngjarjes. Meqenëse rrugët automobilistike kalojnë nëpër fusha dhe nëpër shpate, mandej, përreth kanaleve kulluese, ekziston mundësia serioze e prishjes ose dëmtimit të gjurmëve të lëna nga krimi ose fajtori. Kushtet atmosferike, (shiu, bora, era e fortë etj.) gjithashtu ndikojnë në zhdukjen e gjurmëve të lëna. Kufoma nuk preferohet që të qëndrojë për një kohë të gjatë e ekspozuar në rrugë. Zgjatja e kohës së kryerjes së hetimeve në vendin e ngjarjes mund të bëhet pengesë për qarkullimin e mjeteve të tjera.

⁵⁶ S. Begeja, Tiranë, 2001, vepra e cituar, *Kriminalistika*, fq.47

⁵⁷ Po aty,

Megjithatë shpejtësia e vështimit të vendit të ngjarjes nuk duhet kuptuar në mënyrë të përgjithësuar, por edhe nuk duhet të jetë asnjëherë në dëm të cilësisë së këqyrjes.

Asnjëherë nuk duhet lënë që vështimi me shpresë se eventualisht kushtet atmosferike mund të përmirësohen më vonë, sepse gjurmët e tyre mund të zhduken si rezultat i keqësimit të vazhdueshëm të motit.

Shpejtësia e vështimit të vendngjarjes ka lidhje dhe me rastin kur ngjarja ndodh natën. Ndriçimi artificial shpejton vështimin, gjë që do t'i jepte mundësinë që gjurmët e krimit, siç janë gjurmët e frenimit, të gjakut dhe sendeve materiale të fiksohen të freskëta.⁵⁸

Është e këshillueshme që organi procedues, me zbardhjen e ditës, të bëjë një këqyrje të dytë për t'u zbuluar e fiksuar gjurmët dhe provat materiale që nuk dukeshin me këqyrjen e parë.

3.2. Organizimi i vështimit të vendit të ngjarjes të veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor

Organi procedues pasi mbërrin në vendin e ngjarjes, orientohet në fillim me gjendjen e vendit të ngjarjes, duke i hedhur një vështim të përgjithshëm. Ai sqarohet me rrethana të tilla siç janë: përcaktimi i gjerësisë së rrugës, intensiteti i lëvizjes, i gjendjes së rrugës, i këndit të shikimit (ndriçimi, koha, makinat e tjera), që kanë të bëjnë me vendin e ngjarjes.

Duke biseduar me personat që kanë parë krimin e kryer organi procedues sqaron nëse ka pasur ndryshime me gjendjen e vendit të ngjarjes dhe cilat kanë qenë shkaqet e këtyre ndryshimeve. Që në fillim të vështimit të vendit të ngjarjes përcaktohen kufinj të vendit të ngjarjes, ruhen nga prishjet eventuale që shkaktohen nga rrethanat atmosferike ose shkelja e tyre.

Gjurmët e dukshme të rrotave të automjeteve që kanë shkaktuar ngjarjen ruhen nga prishja e fenomeneve atmosferike dhe nga shkelja e tyre. Të gjitha këto veprime të organit procedues janë një studim paraprak nga ana e tij, që ndihmon për të caktuar kufijtë e vendit të ngjarjes, radhën e veprimeve që do të kryhen dhe për të ngarkuar me detyra personat që marrin pjesë.

Pra, organizimi i një vështimi të vendit të ngjarjes përfshin këto metoda taktike:

1. Orientimin mbi gjendjen e vendit të ngjarjes,
2. Vështimin e përgjithshëm të vendit të ngjarjes,
3. Lëvizjen nga qendra në periferi dhe nga periferia në qendër,
4. Zhvillimin e vështimit statikë dhe dinamike, si dhe

⁵⁸ S.Begeja, Tiranë, 2001, Kriminalistika, vepra e cituar, fq.48.

5. Marrjen e masave operative.

Vështrimi do të bëhet në bazë të një radhe të përcaktuar mirë. Nëse duhet filluar nga automjeti apo nga kufoma, në praktikë, nuk ka një përcaktim se nga fillon këqyrja.

Disa organe procedimi si rregull e fillojnë këqyrjen e vendit të ngjarjes nga vendi ku ndodhen personat e plagosur, d.m.th. vështrimi i personave të plagosur, fiksimit të gjurmëve dhe provave, përcaktimin e pozicionit të gjendjes së rrugës dhe përfundon në këqyrjen e automjetit dhe kufomave.

Kjo metodë përdoret në ato raste kur organi procedurës e gjen vendin e ngjarjes të paprekur. Në rastet kur, për disa shkaqe automjeti ka lëvizur, vështrimi do të fillojë nga vendi ku ndodhet automjeti pastaj ajo vazhdon në vendin e ngjarjes, duke u vendosur automjeti në vendin që ka qenë gjatë ngjarjes. Gjatë procesit të fiksimit të gjurmëve dhe provave materiale, në vështrimin e vendit të ngjarjes, edhe në këto lloj ngjarjesh aplikohet këqyrje **statike** dhe ajo **dinamike**.

“Me Vështrimin statikë të vërrejtjes, vëzhgohet mjedisi i gjerë i vendit të ngjarjes dhe objekteve përreth si të pandryshuar ose më pak të ndryshuar, fiksimit të sendeve dhe i gjurmëve në gjendjen e tyre statike, pa i lëvizur dhe pa i ndryshuar pozicionin e tyre”.⁵⁹

Në çdo rast në fillim kryhet mbikqyrja statike. Në këtë fazë organi procedurës shënon dhe studion (në një bllok ose fletore) shenjat individuale ose grupore që ndodhen në objekt, dimensionet e tij, pozicionin, distancat e sakta lidhur me dy pika, pastaj këto i shënon në procesverbal.

Gjatë mbikqyrjes dinamike sendet e provat e tjera materiale, preken, lëvizin, vështrohen edhe nga ana e padukshme dhe përshkruhen në hollësi.

Mbikqyrja statike është e domosdoshme të bëhet në çdo vend-ngjarje, pasi ajo përcakton pozicionet në të cilat janë gjetur sendet, gjurmët dhe provat e tjera materiale. Ky vështrim do të përforcohet pastaj më mirë me anë të fotografimit dhe skicës së vendit të ngjarjes. Përceptimet në kohë dhe hapësirë zënë një vend të rëndësishëm në vështrim.⁶⁰

3.3. Vështrimi i plotë i vendit të ngjarjes

Zakonisht vendi i ngjarjes ku ka ndodhur vepra penale, në fushën e qarkullimit rrugor duhet të ruhet për një kohë të shkurtër me qëllim të ruajtjes së provave materiale si dhe provave të tjera

⁵⁹ V. Latifi, Kriminalistika, Prishtin 2001, fq.210-211.

⁶⁰ Xh. Ademaj Hetimi në vendin e ngjarjes kriminalistike, Prishtinë, 2003, fq.109.

me qëllim që organi procedues të mund lirshëm të fiksojë çdo gjë që ndodh në vend. Pas këtyre veprimeve vendi i ngjarjes e merr pamjen tjetër.⁶¹

Organi procedues duhet që kërkimin e gjurmëve dhe provave materiale ta bëjë me durim dhe këmbëngulje dhe të fiksojë sa më shumë gjurmë dhe prova, duke përfshirë këtu edhe ato që me pamjen e parë janë të parëndësishme.

Prandaj imponohet nevoja, që të fiksojmë sa më shumë prova dhe gjurmë, sepse këqyrja e vendit të ngjarjes është çast vendimtar që i siguron organit procedues lidhur me mekanizmin e ngjarjes.⁶²

Rrethin e gjurmëve dhe provave materiale, në ngjarjet automobilistike, ku zakonisht organi procedues përqendron vëmendjen e tij, e ndajmë në tre grupe kryesore dhe, konkretisht:

a) Gjurmët dhe provat që krijohen nga pjesë të ndryshme të automjetit me të cilin është shkaktuar aksidenti në qarkullimin rrugor.

Në këtë grup hyjnë:

1. Gjurmët e lëna nga protektori i gomave përsipër rrobave ose trupit të viktimës apo të dëmtuarit.
2. Gjurmët që formohen, si rezultat i përplasjes së automjetit me personin e dëmtuar ose me objektet e tjera (shtypja dhe gërvishtja e pjesëve të automjetit, të duarve ose objekteve të tjera, copave të xhamave të thyera, vajrat etj.). Sipas mendimit të M. Coviq, dhe grupit të autorëve gjurmët që mbetin në vendin e ngjarjes ndahen në gjurmat e përbashkëta për të gjitha llojet e aksidenteve dhe gjurmët specifike për disa lloje aksidentesh.⁶³

b) Gjurmët dhe provat materiale që mbetin nga viktimat e dëmtuar gjatë kontaktit me automjetin.

Këtu hyjnë:

1. Copat dhe fijet e rrobave të viktimës,
2. Fijet e flokëve që mbeten mbi mjetin ose në rrugë,
3. Njollat e gjakut, materie cerebrale, pjesë indesh të buta ose kocka që mbeten përsipër automjetit ose në rrugë.

Edhe përsa i përket këtij grupi, gjurmësh dhe provash, praktika jonë njih shumë raste ku si rezultat i zbulimit të tyre, është përcaktuar drejt mekanizmi i ngjarjes.⁶⁴

⁶¹ S. Begeja, Tiranë, 2001, Kriminialistika, vepra e cituar, fq.54.

⁶² Po aty, fq.54.

⁶³ M. Coviq, etj., vepra e cituar, fq.5

⁶⁴ Po aty, fq.12-13.

c) Gjurmët dhe provat që tregojnë drejtimin e lëvizjes së automjetit.

Këtu hyjnë:

1. Pikat e vajit, të karburantit etj,
2. Drejtimi i degëve ose i dërrasave të thyera si rezultat i kalimit përsipër tyre të rrotave të automjetit,
3. Llojet e vizatimeve të protektorit të pakonsumuara,
4. Shtypja e baltës nga një gur që ndodhet në rrugë e që shkelet prej rrotës së automobilit, pas të cilit krijohet një masë balte dhe që ndodhet gjithashtu në drejtim të kundërt të lëvizjes së automobilit,
5. Gjurmët e thelluara ose shtresat e pluhurit të formuara nga vizatimi i protektorit të gomës, të cilat formojnë një kulm me kënd në drejtim të kundërt të lëvizjes së automjetit,
6. Gjurmët e gomave që janë mbi sipërfaqen e rrugës, me kusht që këto gjurmë të kenë arritur gjer në kthesën më të afërt duke e përshkruar atë qoftë dhe pjesërisht.
7. Në këtë rast, rrotat e para dhe rrotat e pasme të automjetit, formojnë një kënd i cili shkon duke u zgjeruar në drejtim të lëvizjes së tij.⁶⁵

3.3.1. Vështrimi i viktimës

Në aspektin kriminalistik “është shumë me rëndësi të bëhet përshkrimi detaj i viktimës gjatë shiqimit në vendin e ngjarjes sepse në këtë mënyrë mund të vijmë deri te informatat e dobishme operative”.⁶⁶

Pjesëmarrja e mjekut ligjor në vendin e ngjarjes është e domosdoshme për arsye se e ndihmon organin procedues për zbulimin dhe sqarimin e llojit, mekanizmit dhe karakterit të ngjarjes, duke u mbështetur nga studimi i shenjave dhe lezioneve të shkaktuara e të lëna nga automjeti mbi trupin e viktimës.

Eksperti mjekësor-ligjor, nga karakteri i lezioneve, përcakton shkaktuesin e vdekjes. Ky shkak mund të vijë nga shkelja me goma, nga përplasja me spondin e karrocërisë etj., si dhe rrëzimi nga spondi i karrocërisë, d.m.th., në fund të fundit, përcaktohet mekanizmi i ngjarjes.

Objekte të ekzaminimit mjekësor-ligjor janë dhe gjurmët e gjakut, fijet e flokut, pjesët e indeve, të organeve, kockave, etj.

Gjithashtu, pjesëmarrja e ekspertit mjekësor-ligjor në vështrim, është e domosdoshme edhe për të përcaktuar llojin e plagëve dhe lezioneve të viktimës (kur ajo është gjallë), nga të cilat

⁶⁵ M.Busavceviq, Beograd, 2001, etj., Bazat e ekspertimit kriminalistik, fq.91.

⁶⁶ M.Busavceviq, etj., Bazat e ekspertimit kriminalistik, Beograd, 2001, fq.91.

organi procedues konkludon se me çfarë plagosje kemi të bëjmë, (me plagosje të rëndë apo të lehtë). Kjo ka rëndësi për faktin se ka të bëjë edhe me cilësimin juridik të veprës.

Gjendja e viktimës duhet të përcaktohet që në momentin e ndodhjes së ngjarjes dhe jo më vonë, sepse aty ndikojnë pastaj faktorë të tjerë që mund të përmirësojnë ose ta keqësojnë gjendjen e saj. Faktorë të tillë mund të jenë ndërhyrja e shpejtë kirurgjikale, ose mjekimi i efektshëm dhe i menjëhershëm, si dhe faktorë negativë, siç janë qëndrimi i tij në vendin e ngjarjes për një kohë të gjatë, gjendja e motit, të cilat ndikojnë në ftohjen e plagës, infektimin e saj, vazhdimin e hemoragjisë etj.

Eksperti mjekësor-ligjor nuk ka për detyrë të bëjë cilësimin e veprës sepse kjo i përket vetëm prokurorit dhe gjykatës. Detyra e tij është të japë karakteristikat e plagëve dhe shkakun e dëmtimit të tyre.

Kur organi procedues nuk është i bindur nga akti i ekspertimit mjekësor-ligjor ai cakton një ekspertim kolegjal për zgjidhjen e drejtë të çështjes. Ekspertimi kolegjal caktohet në ato raste kur mendimi duhet të dalë nga një grup ekspertësh të të njëjtit profesion. Personat që e përbëjnë këtë ekip janë ekspertë të një lëmi apo të lëmive të ndryshme specializimesh.

Këtu kemi të bëjmë me ekspertim kolektiv të cilët përpilojnë konstatimin dhe mendimin e përbashkët.⁶⁷

3.3.2. Vështrimi i gjendjes teknike të automjetit

Këqyrja e automjetit për të përcaktuar gjendjen teknike të tij është një nga momentet kryesore të punës së organit procedues me shkeljet e rregullave të qarkullimit të automjeteve.⁶⁸ Kjo rrjedh nga fakti se përcaktimi i gjendjes teknike lejon të sqarohen disa probleme që kanë rëndësi për mekanizmin e ngjarjes si dhe për shkakun e saj.

Në fillim Organi Procedues bën këqyrjen e jashtme të automjetit, për të zbuluar të metat teknike që kanë lidhje direkte me shkakun dhe pasojën e ardhur. Njohja e këtyre të metave e ndihmon atë për të grumbulluar material për shtruarjen e pyetjeve që do t'i bëjë ekspertit autoteknik. Shumë herë të metat teknike të automjeteve nuk mund të konstatohen në këqyrjen e jashtme si, p.sh. gjendja e sistemit të frenimit, të drejtimit, etj. Në këto raste organi procedues në vendin e ngjarjes kërkon ndihmën e specialistit autoteknik, i cili bën pjesë në grupin e këqyrjes.

⁶⁷ E. Sahiti, Prishtinë, 1999, Argumentimi në procedure penale, fq.278.

⁶⁸ V. Latifi, Prishtinë, 2001, vepra e cituar, fq.67.

Në bazë të ekzaminimeve, të eksperimenteve paraprake të bëra në vend, fitohen të dhënat e nevojshme teknike që duhet të pasqyrohen në proces-verbal, si të dhënat mbi terminologjinë teknike, të dhëna mbi defektet teknike etj. Mbi bazën e këtyre të dhënave, organi procedues së bashku me specialistin autoteknik, ngreh versionet hetimore mbi shkaqet e mundshme të ngjarjes dhe përgatit pyetjet që do t'i bëjë ekspertit autoteknik.

Eksperti autoteknik i caktuar si i tillë nga organi procedues në kohën e këqyrjes së vendit të ngjarjes ose më vonë, jep konkluzionet e veta, duke u mbështetur në njohuritë shkencore.

Këto konkluzione e ndihmojnë organin procedues për të zbuluar shkakun e ngjarjes dhe provat tjera. Konstatimi i të metave teknike në këqyrjen e vendit të ngjarjes dhe konkluzioni i ekspertit autoteknik në këqyrjen e vendit të ngjarjes e ndihmojnë Organin Procedues për të zgjidhur një nga problemet më të rëndësishme dhe më të ndërlikuara, problemin e lidhjes shkakësore të shkaqeve dhe të pasojës.⁶⁹

3.3.3. Pyetjet e dëshmitarëve okularë dhe atyre që kanë ndodhur në automjet

Dëshmitarë okularë janë ata persona të cilët tregojnë për perceptimet shqisore të fakteve juridiko-penale, relevante të cilat drejtpërsëdrejti e përbëjnë figurën e veprës penale.⁷⁰ Dihet se thëniet e dëshmitarëve janë një nga llojet më të përhapura të provave në procesin penal. Kësaj çështjeje duhet t'i kushtojmë një rëndësi të madhe juridike edhe në shkeljen e rregullave të qarkullimit rrugor. Pothuajse nuk ka ngjarje, që ka ndodhur në qarkullimin rrugor, e që të mos ketë qenë prezent ndonjë dëshmitar okular ose të ndodhur në automjet.

Pyetja e dëshmitarëve duhet të bëhet sipas mjeteve që disponon hetimi dhe këto mjete nuk janë “mjete të posaçme”, “specifike”, por këto janë dispozitat procedurale dhe metodat e mjetet teknike e taktike kriminalistike që mbështeten edhe në shkencën e psikologjisë.

Zbatimi i tyre në praktikë kushtëzohet kryekëput nga niveli i përgatitjes profesionale të oficerit të policisë, të prokurorit, nga aftësia, mjeshtëria, përvoja në punë si dhe nga aftësia për t'i përdorur automjetet.

Nga të dhënat e dëshmitarëve duhet pasur parasysh një sërë problemesh psikologjike që ndikojnë tek njerëzit. Praktika dhe përvoja hetimore e gjyqësore kanë vërtetuar se ndikimi i faktorëve psikologjikë në saktësinë e thënieve të dëshmitarëve shfaqet edhe në hetimin e ngjarjeve të veprat penale në qarkullimin rrugor. Veprimtaria e sistemit nervor tek çdo njeri ka veçoritë e saj.

⁶⁹ V. Latifi, Prishtinë, 2001, fq.68.

⁷⁰ E. Sahiti, Prishtinë, 1993, Dëshmia e dëshmitarit në procedurë penale, fq.160.

Ndryshimet eventuale mund të kushtëzohen edhe nga disa faktorë objektiv dhe subjektivë që pengojnë ndikimin dhe rrjedhimisht, edhe perceptimin e plotë të ngjarjes ose momenteve të veçanta të saj.⁷¹

Faktorët objektivë janë:

- Zhvillimi shumë i shpejtë i ngjarjes,
- Ndriçimi jonormal,
- Largësia e madhe,
- Kushtet meteorologjike (mjegull, borë, erë e fortë, etj.).

*Faktorët subjektivë janë:*⁷²

- Të metat fizike të njeriut, (defektet e të dëgjuarit, e të parit etj),
- Gjendja shëndetësore,
- Emocionet e forta, lodhja, pagjumësia, çrregullimet nervore etj.

Në mesin e faktorëve subjektivë, një rëndësi të madhe për formimin e thënieve të dëshmitarëve kanë edhe këta faktorë:

Shkalla e vëmendjes (koncentrimit) së dëshmitarit ndaj momenteve të ndryshme të ngjarjes në kohën e perceptimit të tyre. Sa më me vëmendje të vështrojë njeriu objektin ose ngjarjen, aq më mirë e percepton atë dhe e kundërta. Vëmendja e njeriut kryesisht përqendrohet në ato fenomene që kanë interes për të. p.sh., njeriu i cili pret në rrugë makinë për të udhëtuar në një vend tjetër, tregon më me saktësi se njeriu që rastësisht kalon aty në rrugë, nëse ka pasur automjet apo jo në atë kohë. Prandaj për të vlerësuar drejt thëniet e dëshmitarit duhet përcaktuar se me çfarë merrej ai në atë moment, d.m.th., ku e kishte përqendruar vëmendjen në ato çastet e zhvillimit të ngjarjes.

Përvoja jetësore e dëshmitarit, (perceptimi profesional).

Ky faktor buron nga përvoja që kanë njerëzit në jetë. Në një ngjarje në qarkullimin rrugor shoferi, ose mekaniku dëshmitar, percepton më mirë shenjat e automjetit, shpejtësinë e tij në kohën e ngjarjes, markën (në qoftë se automjeti është larguar), se sa një dëshmitar tjetër, si bujk, rrobaqepës, këpucatar, etj. Prandaj në këto lloje ngjarjesh, kur ka shumë dëshmitarë okularë, pyeten në fillim ata që nga përvoja jetësore perceptojnë më mirë këto.⁷³

⁷¹ E. Sahiti, Prishtinë, 1998, vepra e cituar, fq.197,

⁷² Po aty, fq.197-211,

⁷³ E. Sahiti, Prishtinë, 1998, vepra e cituar, fq.197-211.

Të metat fizike të dëshmitarit e bëjnë të vështirë veprimtarinë normale të analizatorëve të njeriut, pengojnë pjesërisht ose tërësisht perceptimin e këtij ose atij fenomeni dhe shkaktojnë shtrembërime. (P.sh., miopia, dëgjimi jo i mirë, etj.).

Një nga problemet më shqetësuese në veprimtarinë e organit procedues për të siguruar nga dëshmitarët e ndërgjegjshëm thëniet e vërteta të ngjarjeve në qarkullimin rrugor, është ndihma që duhet t'u jepet këtyre për të rikujtuar ato rrethana, të cilat megjithëse janë perceptuar në kohën e tyre, gjatë pyetjeve nuk riprodhohen ose riprodhohen në mënyrë jo të plotë dhe të gabuar.

Një nga metodat taktike me efekt është pyetja e dëshmitarëve në vendin e ngjarjes, duke i lënë të lirë të shkojnë në vendet ku kanë qenë para dhe në momentin e ngjarjes dhe atje pasi të orientohen drejt (pa sugjestionuar), të japë shpjegimet e qarta.

Kjo metodë taktike ka sidomos ndikim te dëshmitarët e mitur, ose tek ata dëshmitarë që për shkak të njohurive të pakta teknike (mungesa e perceptimit profesional), janë më pak të vëmendshëm ndaj fenomenëve dhe ngjarjeve automobilistike.

Një kujdes të veçantë organi procedues duhet të tregojë me dëshmitarët që ndodhen në automjetin që ka shkaktuar ngjarjen. Në disa raste hasim në tendencën e tyre për të mbrojtur shoferin.

Organi procedues duhet të tregojë kujdes edhe me shoferin. Një nga masat më të rëndësishme është marrja e masave për izolimin e shoferit nga dëshmitarët, të dëmtuarit dhe çdo person tjetër. Kjo arrihet duke i hequr mundësinë atij për të kryerë veprimtari që mund të mbulojë ose të fshehë gjurmët e krimit.

3.3.4. Zhvillimi i eksperimentit për të përcaktuar mekanizmin e ngjarjes dhe shpejtësinë e automjetit

Eksperimenti është një veprim shumë i rëndësishëm që bëhet në vendin e ngjarjes nga organi procedues për të sqaruar mekanizmin e ngjarjes automobilistike, si dhe pretendimet e të pandehurit në lidhje me momentin e ngjarjes. Për zhvillimin e eksperimentit duhet të zbatohen disa rregulla dhe metoda taktike me qëllim që të riprodhohen më saktë kushtet dhe rrethanat e ngjarjes.

Këto rregulla janë: Eksperimenti zhvillohet në atë vend ku ka ndodhur ngjarja që verifikohet si dhe koha e zhvillimit të eksperimentit duhet t'i afrohet sa më afër kohës së ngjarjes që verifikohet. Eksperimenti zhvillohet në kushte të ngjashme klimatike dhe atmosferike me ngjarjen që zhvillohet, duke u llogaritur këtu edhe zhurma, ndriçimet, etj.

Me qëllim për të studiuar më mirë ngjarjen që verifikohet dhe për të nxjerrë rezultate të sakta duhet që eksperimenti të përsëritet disa herë, duke mos u kënaqur vetëm me zhvillimin e një prove të vetme.

Dhe rregulli i fundit është se në zhvillimin e eksperimentit nuk lejohen veprime që dëmtojnë dinjitetin, moralin, shëndetin, jetën e njerëzve, ose që dëmtojnë pasurinë. Për shembull nuk mund të riprodhohet një përplasje makinash ose një rrëzim i saj në humnerë, etj.

Edhe te veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor, eksperimenti duhet të bëhet në ato kushte dhe ndriçim adekuat të njëjta si në çastin e ndodhjes së ngjarjes. Në qoftë se eksperimenti kryhet mirë dhe saktë, sipas kushteve të kërkuara sipas rastit konkret, atëherë organi procedues me anë të tij, do t'ia arrijë qëllimit të vet.

Eksperimenti zhvillohet nga organi procedues në bashkëpunim me ekspertin përkatës, edhe për të përcaktuar shpejtësinë e automjetit në momentin e ngjarjes.

Në bazë të gjurmëve të lëna nga automjeti mbi rrugë (gjurmët e protektorit të gomave), organi procedues bën matjet e tyre në bazë të tabelës përkatëse të shpejtësisë.

Për ta përforcuar më shumë bindjen dhe për të verifikuar edhe pretendimet e të pandehurit, organi procedues urdhëron ekspertin teknik (zakonisht inspektorin rrugor) që eksperti të bëjë disa prova në atë rrugë ose në pamundësi të kësaj në një rrugë përafërsisht të ngjashme me të.

Eksperimenti kryhet disa herë me shpejtësi të ndryshme. Në fillim automjeti vihet në lëvizje me shpejtësinë që pretendon i pandehuri dhe frenohet. Këto prova vazhdojnë derisa eksperimenti t'ia arrijë qëllimit të tij.

Këto pastaj, fiksohen me këtë rast në kinofilm dhe në fotografi. Me këtë rast nuk do të përdoren termat “afërsisht”, “mundet”, etj. Çdo gjë fiksohet me saktësi.

3.3.5 Kërkimi i automjetit të larguar nga vendi i ngjarjes, në bazë të gjurmëve të freskëta

Praktika ka treguar se, në disa raste, kur vozitësi shkel rregullat e qarkullimit rrugor dhe shkakton me pasoja të rënda, largohet në drejtim të panjohur. Pavarësisht se nuk ndodhet në vendin e ngjarjes ai ka lënë gjurmët e tij.⁷⁴

Studimi i tyre jep mundësi për zbulimin e automjetit. Për kërkimin e tij, veçanërisht ndihmojnë gjurmët që tregojnë drejtimin nga ka ikur. Midis tyre vlejnë të përmenden: Gjurmët e protektorit të rrotave të automjetit, rrotat me kalueshmëri të lartë, i kanë vizatimet

⁷⁴ V.Latifi, Prishtinë 2001, Kriminalistika, fq.208.

të orientuara nga drejtimi i lëvizjes. Nënkuptohej, ky rregull nuk zbatohet për të gjitha rastet dhe se konkluzioni i nxjerrë vetëm nga kjo shenjë nuk është veç supozim i mundshëm.

Gjurmët sipërfaqësore që lihen pas kalimit nëpër gropëza balte, uji ose vendet e tjera ta lagëta, tregojnë drejtimin e lëvizjes.

Tek kthesat duhet pasur parasysh se zakonisht fillimi i kthesës së automobilin bëhet më i fortë se fundi. Gjithashtu, në qoftë se gjatë kalimit të rrotave në një shkop ose degë, këto të fundit thyhen dhe formojnë një kënd të hapur nga ana e lëvizjes.

Pikat e lëngjeve, (benzinës, naftës, vajit, etj.), duke rënë në rrugë nga një automjet në ecje, formojnë njolla në formë të zgjatura vezake, me pjesë të ngushtë dhe të dhëmbëzuara, të drejtuara nga ana e lëvizjes.

Gjatë frenimit të fortë në një rrugë me taban të butë, rrotat që formojnë gjurmët e frenimit hedhin dheun përpara duke formuar një tog dheu, pluhuri, borë, akull të thërrmuar, etj., pak më të gjerë se sa vetë gjurma. Gjendja e skajeve të paprishura të këtij togu dhe gjurmëve të thella të protektorit në atë vend ku ka kaluar rrota mbi tog, lidhur me gjurmën e frenimit, tregon drejtimin e lëvizjes së automjetit.

Gjatë frenimit në bar, rrotat e para, duke lëvizur në vend e shtypin barin në anë të kundërt të lëvizjes së automjetit. Rëndësi për zbulimin e krimit kanë gjurmët dhe provat materiale që merr me vete automjeti nga vendi i ngjarjes.⁷⁵

4. Ekzaminimi mjekësor-ligjor psikologjik i shoferit

Një ndër faktorët kryesorë që ndikojnë në aksidentet automobilistike, kanë të bëjnë me disa aspekte të karakterit psikologjik të veprimeve që kryen shoferi kur drejton automjetin. Faktorë të tillë kanë të bëjnë me:

- kohën e reagimit,
- koncentrimin dhe
- frikën.

Në tronditjet e vozitësit të shkaktuara për shkak të lëvizjeve të shpejta të automjeteve, përpara aksidentit apo rrezikut nga aksidenti mund të ketë një reagim të shpejtuar ose të vonuar të shoferit. Reagimet e shpejtuara kanë karakter instinktiv, gjatë të cilit drejtuesit të automjetit i mungojnë vlerësimet e drejta të të gjitha rrethanave me rëndësi.

⁷⁵ V.Latifi, Prishtinë 2001, Kriminalistika, 2001, fq.208.

Kjo ndodh shpesh te shoferët e papërgatitur dhe është një nga shkaqet e aksidenteve vdekjeprurëse. Frika mund të çojë në çrregullimin e aftësisë për të vëzhguar, menduar, vlerësuar dhe vepruar.

Nga pikëpamja fiziologjike mund të flitet për frenim paroksizmal, që shoqërohet me një rënie të theksuar të funksioneve motore të duarve dhe të këmbëve. Reagimet e vonuara shfaqen në kohët e para të stërvitjes mësimore automobilistike, nga lodhja, nga mungesa e vëmendjes gjatë drejtimit të automjetit, si dhe nga përdorimi i alkoolit dhe supstancave narkotike.

5. Fiksimi i rezultateve të vështimit të vendit të ngjarjes në veprat penale Automobilistike dhe llojet e fotografimit

5.1. Fiksimi i rezultateve të vështimit të vendit të ngjarjes në veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor

Fiksimi i rezultatëve të vështimit të vendit të ngjarjes është momenti përfundimtar. Procesverbali i vështimit të vendit të ngjarjes nuk duhet të konsiderohet vetëm si një dokument me rëndësi të madhe procedurale. Vlera e këtij dokumenti konsiston gjithashtu në brendësinë e tij kriminalistike. Ky është dokument themelor ku pasqyrohen rezultatet e këqyrjes dhe fiksimit të provave. Në hetimin e ngjarjeve automobilistike procesverbali i këqyrjes së vendit të ngjarjes paraqitet si prova dhe materiali më i rëndësishëm në bazë të të cilit, mbështetet praktikisht hetimi dhe gjykimi në këtë proces.

Me rëndësi primare për pasqyrimin e plotë dhe objektiv të rezultateve që dalin nga këqyrja është përpilimi i proces-verbalit në vendin ku zhvillohet këqyrja. Përpilimi i tij jashtë vendit të ngjarjes ose në bazë të shënimeve, në zyrë duhet konsideruar si një praktikë që sjell pasoja të dëmshme për hetimin dhe gjykimin. Procesverbali i këqyrjes së vendit të ngjarjes në ngjarjet e qarkullimit rrugor përbëhet nga tri pjesë:⁷⁶

Në pjesën e parë, shënohet vendi ku përpilohet procesverbali, dita, muaji, viti, emri dhe mbiemri i oficerit të policisë gjyqësore, emërtimi i organit ose personit që e ka vënë në dijeni ngjarjen, emri i saktë i emrit ku është zhvilluar ngjarja, personat që marrin pjesë në këqyrje

⁷⁶ S. Begeja, Tiranë 2001, Kriminalistika, fq.61-68.

dhe adresa e saktë e tyre. Në këtë pjesë shënohen gjithashtu kushtet meteorologjike, në të cilat bëhet këqyrja e vendit të ngjarjes (p.sh., koha e mirë me diell, e vrenjtur, me shi, etj.), si dhe ndriçimi në të cilin zhvillohet ajo, (p.sh., në dritë dite ose dritë artificiale, për këtë të dytën duke theksuar llojin dhe kapacitetin e saj). Kjo pjesë mbyllet me shënimin e orës kur fillon dhe kur mbaron këqyrja.

Në pjesën e dytë. të procesverbalit të këqyrjes së vendit të ngjarjes që është pjesa përshkruese, shënohen këto të dhëna:⁷⁷

Lloji i rrugës automobilistike në të cilën ka ndodhur ngjarja (rrugë urbane, autostrad etj.), vendi ku ndodhet rruga, sipërfaqja e rrugës automobilistike (asfaltuar, kalldrëm, akull, baltë, etj.), gjendja e pjesëve anësore të rrugëve (p.sh. me trotuar, mur, etj.), gjendja aktuale e sipërfaqes së rrugës (p.sh. e lagur, e thatë, e larë nga shiu etj.), niveli dhe pozicioni i rrugës (p.sh. fushore, malore, kthesë, kryqëzim), gjerësia e rrugës.

Në këtë pjesë bëhet edhe përshkrimi i automjetit dhe i kufomës. Në përshkrimin e automjetit fiksohet lloji i automjetit, veturë apo kamion, me rimorkio ose jo, me naftë apo benzinë, marka, targa, si dhe pozicioni i tij, duke e matur nga dy objekte të palëvizshme, dhe drejtimi i tij (p.sh. në rrugën Tetovë-Shkup, me drejtim për nga Shkupi etj.). Gjithashtu bëhet përshkrimi i jashtëm i tij si gjatësia, gjerësia, gjendja e gjetjes së tij (i siguruar apo jo), gjendja teknike e motorrit, sistemi i drejtimit, frenimit, ndriçimit, sinjaleve, pjesëve gjenerike etj.

Përshkrimi i kufomës në vendin e ngjarjes lidhet me vetë këqyrjen e saj. Kjo ka për qëllim të zbulojë shkakun e vdekjes, mekanizmin e ngjarjes dhe së bashku me tërësinë e provave të grumbulluara, të ndihmojë në zgjidhjen e problemit, d.m.th., nëse ngjarja është rezultat i shkëljes së rregullave të qarkullimit, apo është aksidentale. Të gjitha veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor vështtrimin e kufomës në vendin e ngjarjes është e detyrueshme. Këqyrja bëhet sa më shpejt, me qëllim që të evitohet zhdukja e gjurmëve nga faktorë të ndryshëm. Kur kalon në vështtrimin e kufomës, organi procedues që në fillim, fikson pozicionin e kokës, duarve, trungut, këmbëve. Pas kësaj kalohet në këqyrjen e veshjes, çfarë veshje ka, në çfarë gjendje janë rrobat, gjurmët e tyre, nëse kanë dëmtime dhe vendi ekzakt i tyre. Gjatë këqyrjes së rrobave i kushtohet një vëmendje e posaçme zbulimit të fiksimit të njollave dhe gjurmëve të tjera siç janë qimet e flokëve, njollat e vajit, pluhurit ose bojës etj. Këto lloj gjurmësh e provash duhet të përshkruhen me hollësi, d.m.th. vendi ku ndodhen, pozicioni i tyre në raport me njëra-tjetrën, si dhe sipërfaqja, ngjyra dhe era që ato mund të kenë.

⁷⁷ S. Begeja, Tiran 2001, Kriminalistika, fq.61-68.

Në vazhdim kalohet në këqyrjen e kufomës, përcaktimin e gjinisë, moshës, gjatësisë së trupit si dhe në kërkimin dhe fiksimin e gjurmëve të dhunës, siç janë gërvishtjet, ekimozat, lezionet, frakturat kockore, etj. Kjo bëhet me ndihmën e specialistit mjekësor-ligjor ose mund të bëhet nga vetë ky i fundit.

Përshkrimi i gjurmëve materiale që ndodhen në vendin e ngjarjes, zenë një vend të rëndësishëm në proces-verbalin e këqyrjes. Lidhur me këto gjurmë organi procedues në proces-verbal duhet të përshkruajë:

Llojin e gjurmës, si p.sh. gjurma e thelluar, e sipërfaqshme, vendi ku ndodhet gjurma ose sendi si provë materiale (i cili fiksohet me anë të matjes nga dy pika të palëvizshme), dimensionet dhe karakteristikat e tij dalluese.⁷⁸

Gjatësinë e gjurmës të lënë nga protektori i gomës, llojin e vizatimit të tij, shenjat e veçanta që mund të pasqyrohen në gjurmën e lënë (si p.sh. dëmtimet e vizatimit të protektorit).

Gjerësinë e gjurmës, gjerësinë midis dy gjurmëve, duke u marrë për bazë aksi i tyre, distancat e këtyre gjurmëve nga skaji anësor i rrugës.

Së fundi, *gjatësinë e gjurmës të frenimit*, gjatësia, intensiteti, drejtimi i gjurmëve të frenimit dhe distanca e tyre e matur nga dy skaje anësore të rrugës në disa pika.⁷⁹

Në pjesën e tretë të proces-verbalit të këqyrjes së vendit të ngjarjes, që është dhe pjesa përfundimtare e tij, shënohen:

1. Fotografitë që u bënë në vendin e ngjarjes dhe kinofilmi.
2. Skicat e përpiluara nga vendi i ngjarjes
3. Koha e saktë e përfundimit të këqyrjes dhe
4. Proces-verbali mbyllet me nënshkrimin e pjesëtarëve dhe në qoftë se ndonjë nga pjesëtarët e grupit ka vërejtje, këto shënohen në këtë pjesë.

Ka raste, jo të rralla, kur fotografia luan rolin vendimtar, për zbulimin e së vërtetës. Gjithashtu, në disa raste të caktuara ajo duhet të konsiderohet edhe provë. Cilësitë e mëdha të fotografisë janë aftësia për të riprodhuar me saktësinë më të madhe atë që e sheh objektivi dhe aftësia që të zbulojë atë që nuk mund ta shoh syri i njeriut.⁸⁰

5.2 Llojet e fotografimit

Si në çdo vendngjarje edhe në ngjarjet automobilistike, aplikohen katër lloje fotografishë dhe konkretisht:

⁷⁸ V. Latifi, Prishtinë 2001, vepra e cituar, fq.40.

⁷⁹ Po aty.

⁸⁰ Xh. Ademaj, Prishtinë 1988, vepra e cituar, fq.173.

5.2.1. Fotografimi orientues

Ky përfshin një pjesë të konsiderueshme të rrugës para dhe pas qendrës së vendit të ngjarjes, së bashku me trotualet, kanalet anësore etj. Fotografia orientuese, ka për qëllim të ndjekë pjesën e parë të process-verbalit të këqyrjes dhe të skicës të vendit të ngjarjes.

Kjo lloj fotografie në disa raste, luan një rol të madh për të hedhur poshtë pretendimet e të pandehurit siç janë, p.sh.:

Pretendimet në kthesën e afërt (në vendet e dukshme ose të padukshme) si dhe ekzistimi i shenjave të komunikacionit mbi kufizimin e shpejtësisë, kthesë e fortë etj.

Në këto lloj ngjarjesh organi procedues zbaton metodën e fotografimit panoramik sepse këtu vendi i ngjarjes shpeshherë ka formë të gjatë (pjesë rruge).

Me fotografimin panoramik nxirren një sërë fotografishë, të cilat pasqyrojnë pjesë të vendit të ngjarjes.⁸¹



Fotografimi me pamje orientuese

⁸¹ S. Begeja, Tiranë, 2001, vepra e cituar, fq.80.

5.2.2. Fotografimi i pamjes së përgjithshme

Pasi orientohet në vendin e ngjarjes, organi procedues kalon në njohjen e ambientit në përgjithësi. Për këtë qëllim përdoret kjo lloj fotografie, e cila zakonisht bëhet nga dy pika dhe ka si qëllim të pasqyrojë pozicionin e makinës në raport me rrugën, shtrirjen reciproke të gjurmëve dhe provave në raport me automjetin dhe ambientin që e rrethon vendin e ngjarjes.⁸² Fotografimi i pamjes së përgjithshme duhet të tregojë atë që është kryesore dhe atë sekondare, sipas rrethanave të vendit të ngjarjes.

Prandaj objektet qendrore si automjeti ose kufoma vendosen në plan të parë dhe në qendrën e fotografisë në mënyrë të atillë që sendet e tjera të mos i mbulojnë.

Në këto lloje fotografishë, pasqyrohet gjithashtu dhe lidhja midis sendeve dhe gjurmëve që ndihmon për sqarimin e ngjarjes.



Fotografimi me pamje të përgjithshme

5.2.3. Fotografimi i objektit kryesor

Kjo bëhet nga tri pika anësore me largësi të barabartë nga objekti që fotografohet. Ajo shërben për të pasqyruar pozicionin e pjesëve të automobilin dhe gjurmët që ndodhen përsipër këtyre pjesëve.⁸³ Në këtë lloj fotografie duhet të dallohen mirë shenjat ose gjurmët e lëna nga

⁸² Po aty.

⁸³ S. Begeja, Tiranë, 2001, vepra e cituar, fq.81.

ky objekt ose të marra nga vetë objekti nga një objekt tjetër. Gjithashtu në raste përplasjesh ose karambolesh, të dallohet mirë pjesa e shtypur ose e deformuar.

Në ngjarjet e qarkullimit rrugor me pasojë kufoma, përveç automjetit objekt kryesor është edhe kufoma. Por, për fotografimin e saj përdoren këto metoda: Kufoma fotografohet në fillim me gjithë ambjentin rrethues me qëllim për të fiksuar vendin ku ndodhet ajo në raport me objektet e tjera të vendit të ngjarjes. Me këtë fotografim fotografohen të gjitha rrethanat që kanë të bëjnë me të.

Përveç fotografimit të kufomës në ambjentin rrethues bëhet edhe fotografimi i izoluar i saj. Rëndësi ka fotografimi i dëmtimeve në trup dhe në pesha. Këto dëmtime si rregull duhet të fotografohen me metodën shkallëzuese. Për të fiksuar pjesën e padukshme të kufomës, ajo rrotullohet, dhe në këtë mënyrë fiksohen edhe shenjat e krimit që ndodhen nën të.



Fotografimi me pamje objektin kryesor

5.2.4. Fotografimi i detajeve

Së fundi organi procedues kalon në studimin e gjurmëve dhe sendeve duke zbuluar tek ato shenjat individuale dhe veçoritë.

Këto rezultate fiksohen në fotografimin e detajeve, i cili përdoret për të fiskuar në një plan më të zmadhuar këto gjurmë dhe prova materiale, me qëllim që të venë në dukje karakteristikat e tyre të veçanta, madhësinë e tyre, etj.⁸⁴

Fotografimi i gjurmës ose provës materiale bëhet para se ajo të përshkruhet dhe lëvizet. Fotografimi i detajeve duhet të bëhet me shkallëzimin milimetrik, duke pasur kështu të fotografuar madhësinë reale të gjurmës ose sendit.



Fotografimi i detajeve

5.2.5. Skica e vendit të ngjarjes

Një metodë tjetër kriminalistike për të fiksuar vendin e ngjarjes është dhe plani ose skica. Ndryshe nga proces-verbali, i cili përpilohet në vendin e ngjarjes, plani ose skica në bazë të shënimeve të sakta, bëhet në kushtet e favorshme edhe në zyrë. Atë mund ta përpilojë vetë organi procedues, ose, me porosinë e tij specialisti i ngarkuar. Në praktikë gjejnë përdorim të dyja mënyrat. Planet dhe skicat duke riprodhuar ambientin e ngjarjes, plotësojnë dhe evidentojnë në një masë të konsiderueshme proces-verbalin e këqyrjes.

Gjithashtu në bazë të tyre, mund të saktësohen dhe të verifikohen të dhënat që i referohen ambientit të ngjarjes kur lind nevoja e përsëritjes së këqyrjes, kryerjes së eksperimentit si dhe për të verifikuar thëniet e dëshmitarëve dhe shpjegimet e të pandehurit.

⁸⁴ S. Begeja, Tiranë, 2001, vep.cit., fq.61.

K R E U V I

MASAT PËR QËLLIM NË LUFTIMIN E VEPRAVE PENALE NË FUSHËN E QARKULLIMIT RRUGOR NË MAQEDONIN E VERIUT POSAÇRISHT NË QYTETIN E TETOVËS DHE RRETHINË

Veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor janë dukuri të dëmshme shoqërore të cilat duhet të luftohen dhe parandalohen me masa të ndryshme, që mund të jenë të karakterit preventiv dhe represiv. Është mendim i përgjithshëm se një rëndësi më të madhe në këtë drejtim duhet të kenë masat preventive, të cilat kanë të bëjnë me evitimin e shkaqeve dhe rrethanave të tjera të cilat kanë shpie në paraqitjen e tyre. Por, edhe masat represive kanë një rol të rëndësishëm në luftimin dhe parandalimin e këtyre veprave penale. Andaj në vijim do të flitet për masat preventive dhe represive në luftimin dhe pengimin e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor.

1. Masat preventive në luftë për parandalimin e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor

1.1. Kuptimi i masave preventive

Kriminaliteti, përfshirë edhe veprat penale në fushën e qarkullimit rrugor, pavarësisht nga zhvillimet dhe progresi që shoqëria njerëzore ka reflektuar gjatë shekujve, përmbanë në vete rrezikshmërinë e theksuar për shoqërinë bashkëkohore në përgjithësi. Përvojat e gjerëtanishme tregojnë se vendet me një zhvillim të hovshëm të fushës së qarkullimit rrugor kanë përjetuar një rritje të shkallës së vdekshmërisë vjetore më të lartë në dhjetëvjetëshin e fundit. Një gjë të tillë e ka përjetuar edhe Maqedonia e Veriut.

Veprat penale në respektimin e rregullave të qarkullimit rrugor paraqesin një fenomen shumë shqetësues për tërë shoqërinë në kushtet konkrete të një vendi kur është rritur fluksi i qarkullimit të automjeteve nëpër rrugët të cilat nuk i përshtaten këtij qarkullimi si dhe me drejtuesit (shoferët) të cilët nuk kanë aftësi dhe përgatitje të nevojshme për drejtimin dhe respektimin e rregullave të qarkullimit rrugor të sanksionuara me Ligji për Siguri në

Komunikacionin rrugor dhe Kodin Penal. Pra, shkelja e rregullave të qarkullimit rrugor kryhet me veprim që bie në kundërshtim me Kodin Penal. Kjo imponon nevojën që pashmangshëm të respektohen rregullat e qarkullimit rrugor në aspektin e funksionimit normal të transportit të garantimit të jetës së qytetarëve të të gjitha moshave qofshin kalimtarë, apo drejtues automjesh. Një numër i rregullave të qarkullimit rrugor të cilat duhet respektuar kanë të bëjnë me kufizimin e konsumimit të pijeve të ndryshme alkoolike, kufizimin e shpejtësisë së drejtimit të automjeteve në pajtim me normat e sjelljes së qarkullimit rrugor, mandej rrespektimin e rregullave të parakalimit krahut të drejtimit të automjetit, respektimit të kufizimeve të qarkullimeve për rastet e caktuara kur ato i urdhëron organi kompetent i autorizuar për çështje të transportit në qarkullimin rrugor etj.

Kusht për shmangien e shkeljeve të dispozitave të Ligjitë për Siguri në Komunikacionin Rrugor dhe Kodin Penal ekskluzivisht është respektimi i tyre i plotë dhe i pashmangshëm. Lidhur me shkeljet e rregullave të qarkullimit rrugor është folur gjerë e gjatë në këtë punim prandaj kërkohet edhe zbatimi i tij me qëllim që t'u ikim pasojave të tilla të cilat shpeshherë përfundojnë më tragjedi të rënda siç janë vdekja e një apo më shumë personave apo plagosja e rëndë me pasoja të invaliditetit të përkohshëm apo të përhershëm. Në shtjellimet e temave të mëparshme është theksuar jo rrallëherë se këto vepra realizohen për dy forma të fajësisë. Shkeljet e rregullave rrugore kryhen me dashje ndërsa pasojat rrjedhin nga pakujdesia.

Masat preventive përfshijnë një numër të madh të veprimeve, aktiviteteve dhe të ushtrimit të detyrave nga organet e caktuara të cilat kanë të bëjnë me parandalimin e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor. Ato janë të ndryshme dhe bartësit e tyre janë të shumtë. Në vijim do të paraqiten llojet e masave preventive kundër këtyre veprave penale dhe bartësit themelorë të prevencionit.

1.2. Llojet e masave preventive dhe bartësit e tyre

Kur flitet për parandalimin e kriminalitetit në fushën e caktuar në përgjithësi në kriminologjinë bashkëkohore konceptet e kriminologëve nuk dallojnë shumë mes veti. Një numër i tyre kërkojnë masa të karakterit të përgjithshëm apo primar të parandalimit derisa një pjesë e tyre kërkojnë masa të karakterit të veçantë apo sekundar të parandalimit. Prandaj, këto masa ndërmirren edhe për parandalimin e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor të

cilat ndërmerren nga organet e ndryshme të autorizuar të kësaj fushe. Bazuar në këtë dhe në karakterin që e kanë këto masa ndahen në:⁸⁵

a) masat e parandalimit të përgjithshëm, apo të karakterit të përgjithshëm:

b) masat e parandalimit të veçantë apo të karakterit të veçantë.

Kur flitet për masat e përgjithshme, atëherë, kemi të bëjmë me masat e karakterit politik, ekonomik, social, administrativ, legjislativ etj. Synimi i këtyre masave parandaluese shkon në favor të ngritjes dhe zhvillimit të shtetit, mirëqenies, zbutjes së papunësisë, rregullimit të marrëdhënieve të mira në fushat e caktuara të jetës të cilat kanë të bëjnë në rritjen e standardit më të lart të jetës së qytetarëve. Masat realizohen me një koordinim të plotë në shoqërinë civile e cila përfshin faktorin social dhe individual të parandalimit. Masat e parandalimit të veçantë drejtohen nga organet e policisë si dhe organet e juridikaturës në përgjithësi ku hyjnë organet e prokurorisë, gjykatat etj. Këto masa janë të shumta, e në mesin e këtyre masave po i përmendim:

- masat në hartimin e programeve të parandalimit të policisë;
- masat e veprimeve parandaluese të destinuara për të kufizuar mundësinë e kryerjes së shkeljeve në qarkullimin rrugor etj.

Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor, në dispozitën e nenit 1, Rregullon sigurin dhe mbrojtjen në rugë; rregullat e komunikacionit rrugor; sistemin i shenjave të komunikacionit dhe pajisja; obligimet në rast të fatkeqsisë në komunikacion; kushtet për fitimin e të drejtës për drejtim me automjete; aftësimi i kandidatëve për shoferë; dhënia e provimit për shoferë dhe kontrolli i afëtsimit të shoferëve; kontrolli i automjetëve; aparatet dhe pajisja që detyrimsht duhet ti kenë automjetet; dimensionet; masa e përgjithëshme; ngarkesa boshtore e automjetëve dhe kushtet që detyrimsht duhet ti plotësojnë automjetet në komunikacion; kontrolli teknik i automjetëve; masat e veçanta të siguris; organizimi dhe detyrat e këshillave të sigurisë së komunikacionit rrugor, si dhe sanksionet për kundërvajtje dhe procedura për kundërvajtje, që udhëhiqet për kundërvajtje nga sfera e komunikacionit rrugor, kontrollin e automjetëve.⁸⁶ Njohja e opinionit me dispozitat edhe zbatimin e rregullave të qarkullimit rrugor për të gjitha kategoritë e qytetarëve është një obligim dhe detyrë e pashmangshme e organeve të shtetit. Këto masa mbështeten zakonisht me programet dhe projektet të cilat i hartojnë enkas organet përkatëse siç janë:

- Ministria e Transportit e RMV, Ndërmarrja Publike Rrugët e Maqedonisë;

⁸⁵ V. Hysi, Tiranë, 2000, Hyrje në Kriminologji dhe Penologji.

⁸⁶ Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor i RM, Shkup, 2007, neni 1.

- Këshillat e Komunave.

Ndërmarja Publike Rrugëte Maqedonisë, bënë klasifikimin e rrugëve të cilat duhen të mbështeten në rregullat funksionale dhe gjeometrike për ndërtim kontrollim dhe kolaudim të rrugëve. Zakonisht të gjitha rregullat e sigurimit të qarkullimit rrugor për të gjithë shfrytëzuesit e rrugëve duhet ta kenë një përputhshmëri të plotë. Gjithashtu rregullat kanë të bëjnë edhe me zvoglimin e ndotjes së ambijentit të njeriut, të cilat formulohen në bazë të udhëzimeve të Ministrisë së Shëndetësisë, Ministria e Ekologjisë. Rregullat e tilla mbështesin edhe ruajtjen e mjedisit. Këto rregulla rishikohen për çdo dy vjet.

Këshilli Komunal përcakton zbatimin e disiplinës në qarkullimin rrugor në qendrat e banuara të komunës, përcakton zonat urbane dhe zonat me trafik të kufizuar, sigurimin e qarkullimit, shëndetin, rendin publik, pasuritë kulturore dhe të mjedisit dhe territorin.

Kur flitet për masat atëherë po i përmendim edhe masat që ndërmerren në qytetin e Tetovës, lidhur me parandalimin e shkeljeve të rregullave rrugore në vendet e banuara, prioritetet kryesore kanë të bëjnë me profesionalizimin e organeve dhe aftësinë e tyre në përmbushjen e detyrave të parashtruara në përputhje me rregulloret e institucioneve dhe organeve ku punojnë dhe veprojnë. Rendi dhe qetësia janë faktorët kryesorë të cilët shtetit i ndërrojnë imazhin në skenën ndërkombëtare e kjo arrihet vetëm me forcimin dhe rolin e organeve të rendit të cilat nëpërmjet të sektorit të policisë rrugore e cila duhet të përmbushë obligimet e veta konform Ligji për Siguri në Komunikacionin rrugor, si dhe rregullores së punës së organeve përkatëse. Këto organe kryejnë detyrat e përditshme në kontrollimin dhe rregullimin e qarkullimit rrugor si në hyrje ashtu edhe në dalje të qytetit. Niveli i punës dhe veprimtarisë së organeve të cilat janë të ngarkuara me detyrat që burojnë nga fusha e qarkullimit rrugor në bazë të raporteve me të cilat disponojmë lidhur me shkeljen e rregullave rrugore dhe veprave nga kjo fushë nuk tregojnë nivel të kënaqshëm për periudhën e dhjetëvjetëshit të fundit.

Legjislacioni sa i përket fushës së qarkullimit rrugor si dhe rregullave penale, nuk ishte i mjaftuar, prandaj edhe lind domosdoshmëria që për të gjitha këto që folëm të fillohet nga pika nismëtare. Edhe pse migrimet e popullësisë në këtë periudhë ishin të shumta, për shkak të kushteve të vështira të jetesës së popullësisë së këtij vendi, megjithatë, u arrit që të vëhet rendi dhe rregulli edhe në qarkullimin rrugor.

Ketë e bëri të mundur pikërisht plani urbanistik, në bazë të së cilit ishin ndërtuar sheshet dhe rrugët e qytetit të cilat edhe pse të një ndërtimi të dobët gjerësia dhe hapësira e tyre iu përgjigjej deridiku standardeve evropiane.

Gjithashtu në të ardhmen duhet të insistohet në ndërtimin e infrastrukturës brenda qytetit, ndërtimin e rrugëve dhe bulevardëve të reja, vënien e shenjave të sinjalizimit dhe shenjave të komunikacionit në përgjithësi, ndërtimit të vendkalimëve nëpër të gjitha pjesët e qytetit në mënyrë që qytetarët lirshëm të qarkullojnë pa frikë se do të aksidentohen në mungesë të tyre. Duhet parandaluar qarkullimin e automjeteve të cilat nuk posedojnë katalizatorë për filtrimin e gazërave të cilat ndotin ambijentin. Entet shëndetësore e posaçërisht, shërbimet për intervenime të shpejta duhet të pajisen me mjete dhe teknikë moderne në mënyrë që shumë intervenime urgjente mund të kryhen në vendet e ngjarjes d.m.th. të sigurohen autoambulancat me shërbim të kompletuar mjekësor për dhënien e ndihmës së parë e në rast nevojë edhe shërbime tjera mjekësore. Si masë parandaluese me rol prioritar do të kishte edhe plotësimi i planprogrameve për arsimimin fillor me lëndë obligative të arsimimit nga lëmi i qarkullimit rrugor. Në këtë aspekt ndikohet në zhvillimin dhe formësimin intelektual të personalitetit të fëmijës. Për këtë arsye shkolla duhet të luaj rolin e vet në korrigjimet dhe devijimet psikike të tyre. Shkolla i orienton fëmijët në edukimin dhe arsimimin modern dhe bashkëkohor. Me këto procese edukative të ndërlidhura me jetën shkolla mund t'i eliminojë dukuritë negative dhe sjelljet e tyre.⁸⁷

1.2.1. Roli preventiv i legjislacionit në parandalimin e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor në Republikën e Maqedonisë së Veriut

Legjislacioni i një shteti paraqet bazën themelore të funksionimit dhe zhvillimit normal të tij, prandaj edhe neni 3 i Kushtetutës së Republikës së Maqedonisë garanton rendin kushtetues të shtetit. Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor dhe KPM, parashohin një mori dispozitash të cilat kanë për qëllim dhe synojnë në parandalimin e shumë shkeljëve në qarkullimin rrugor. Dispozitat e tilla i përkufizojnë sjelljet, përcaktojnë dhe japin udhëzime lidhur me shfrytëzimin, parandalimin, kufizimin e marrjes së mjeteve të cilat drejtuesin e mjetit e sjellin në gjendje të pallogaritshme. Përveç këtyre ekzistojnë edhe dispozita të cilat ndalojnë drejtimin e automjetit pa patentë, pa kontrollë teknike të automjetit si dhe pa polisë të sigurimit.

Propozimet rreth standardizimit të normave të kësaj lëmie duhet të jenë detyrë permanente e organeve që ngarkohen në plotësimin dhe ndryshimin e dispozitave rrugore. Këto zakonisht propozohen para Kuvendit nëpërmes të Komisionëve legjislativë. Bazuar në legjislacionet e

⁸⁷ V. Latifi, Prishtinë, 1998, Politika kriminale (ligjërrata të autorizuar), fq.190.

shteteve Evropiane të cilat kanë rregulluar këtë fushë të komunikacionit dhe kanë nxjerrë rregulla të mjaftueshme që imponohet nevoja që edhe RMV, të nxjerrë më shumë rregulla dhe dispozita që rregullojnë fushën e qarkullimit rrugor mbështetur në faktin se ky vendë trajtohet si shtet që pretendon të bëhet pjesë e Bashkimit Evropian dhe që është një unazkryesore që lidh shtetet e perëndimit dhe shtetet e lindjes. Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor, Kodi Penal, Ligji për procedur Penale dhe Ligji për Kundërvajtje, kanë forcuar rolin e tyre parandalues dhe ndëshkues, duke parashikuar rrethanat rënduese për veprat penale të shkeljes së rregullave të qarkullimit rrugor. Njohja e këtyre rrethanave nga kuadrot policore, prokuroria, gjykata dhe avokatia forcojnë pushtetin juridik të kësaj sfere.

1.2.2. Roli preventiv i policies në fushën e qarkullimit rrugor në Republikën e Maqedonisë së Veriut.

Në parandalimin e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor rol të veçantë kanë organet e Ministrisë së Punëve të Brendshme-Policia Rrugore. Veprimet e saj parandaluese padyshim se më tepër i përkasin karakterit social dhe human. Programet e punës hartohen me një vëmendje dhe kujdes të posaçëm, ato në veçanti ndryshojnë nga programet parandaluese të formave tjera, apo organizatave joqeveritare.

Është domosdoshmëri që të përdoren edhe mjetet që ndihmojnë në zbulimin dhe parandalimin e kriminalitetit të formave të ndryshme e në veçanti në fushën e qarkullimit rrugor. Kjo nënkupton synimin e mbrojtjes së jetës së njerëzve nga të qenit viktimë si dhe të mirave të tij materiale, prandaj, programet e edukimit të publikut, mbrojtjes individuale të qytetarëve, ndërtimin e mjediseve të banimit dhe bashkëpunimin me opinionin në luftë kundër çdo lloj krimi e në veçanti në luftë kundër shkeljeve të rregullave në qarkullimin rrugor janë të nevojshme dhe si të tilla duhet të zgjerohen edhe më shumë në kuptim të interesit të shtetit.

a) Policia rrugore. - Në mbështetje të kompetencave të cilat ia garantojnë dispozitat e n.4, 5 dhe 6 të Ligj për Siguri në Komunikacionin Rrugor, Policia Rrugore kryen këto shërbime të parandalimit:⁸⁸

- bën parandalimin, konstatimin dhe verifikimin e shkeljeve në qarkullimin rrugor;
- verifikon dhe konstaton akset rrugore;
- rregullon trafikun;
- shoqëron mjetet për sigurim dhe qarkullim;

⁸⁸ Ligjit për Siguri në Komunikacionin Rrugor, Shkup 2007, neni 4, 5 dhe 6.

- kontrollon rrugët dhe kujdeset për përdorimin e të njëjtave,
-parashtron kërkes për kundërvajtje deri tek Gjykata Themelore, apo deri te Komisioni për Kundërvajtje varësish nga kundërvajtja që është konstatuar dhe në bazë të kompetencave lëndore dhe kompetencave teritorjale.

1.2.3. Roli preventiv i prokurorive dhe i gjykatave

Sikurse edhe organet tjera edhe organet e prokurorisë dhe gjykatat luajnë rolin e vet në parandalimin e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor. Roli i tyre pasqyrohet me faktin se këto organe bëjnë ndjekjen e kryerësve të veprave penale në këtë fushë duke i akuzuar dhe dënuar të njëjtit sipas ligjeve të cilat janë në fuqi në RMV. Parandalimi i këtyre veprave mund të luftohet me sukses vetëm atëherë kur këto organe mbështeten nga një numër i mjaftueshëm i kuadrove profesionale të cilat janë në gjendje që nga pozitat e tyre përgjegjëse të vendosin që të ndjekin dhe të dënojnë pa hezitim shkelësit e rregullave rrugore. S'ka dyshim, se kjo luftë e cila zhvillohet, do të kurorëzohet me fitore nëse me përpikëri zbatohen ligjet dhe rregullat e kësaj fushe, dhe nëse qëndron fuqishëm prapa seriozitetit të tij në betejën për eliminimin e këtyre veprave.

Çdo moszbatim apo shkelje e ligjit për organet shtetërore paraqet mbrojtje të shkeljes së këtyre veprave, prandaj edhe dështimet e tilla janë të pakompenzuara për shoqërinë në përgjithësi. Kjo theksohet, sepse praktika ka treguar, se këto organe në të kaluarën nuk kanë raporte pozitive në shqiptimin e masave ndaj kryerësve të veprave në qarkullimin rrugor.

1.2.4 Roli preventiv i familjes dhe i shkollës

Familja si bashkësi shoqërore paraqet faktorin më me rëndësi në zhvillimin dhe formimin e personalitetit të njeriut.⁸⁹ Si institucion i veçantë shoqëror ka pasur dhe ka detyra të shumëfishta të fushës edukative. Kjo ngarkohet me detyrë të ngritjes, zhvillimit, afirmimit dhe arsimimit të anëtarëve të vet, e sidomos fëmijve dhe të rinjve. Ajo paraqitet si bashkësi shoqërore, si grup parësor me të cilin njeriu tërë jetën qëndron duke u kujdesur dhe duke mbikëqyrur anëtarët e vet. Ajo paraqitet si instrument më i lart i kontrollit shoqëror, është në gjendje që vazhdimisht të kujdeset për fëmijët dhe të rinjtë, ta forcojë stabilitetin e tyre psikologjik dhe të zhvillojë tek ata ndjenjën e përgjegjësisë. Edukimi i mirë i fëmijëve, që të respektojnë rregullat rrugore si rregulla elementare të jetës, më mirë se kudo, bëhet në familje

⁸⁹ V. Latifi, Prishtin, 1998, Politika kriminale, fq.187.

dhe në shkollë. Aty është vendi ku krijohen kushte për parandalimin e kryerjes së krimeve të kësaj natyre.

Në shkollë ekzistojnë kushtet që fëmijët dhe të rinjtë të këshillohen lidhur me dëmet që sjellin këto vepra, e në veçanti shkaktarët të cilët ndikojnë me marrjen e të rinjëve me këto sjellje kriminale, siç janë: konsumimi i lëndve narkotike, alkoolit, duhanit, bredhja rrugëve me makina etj. Në botën bashkëkohore, në lidhje me shkollën, dominon një shpresë e madhe në aspektin e rehabilitimit të të rinjëve, me ngecje në kuptimin edukativ në parandalimint e delikucencës të të rinjët. Natyrisht se vështirësitë e mekanizmit emocional dhe atij psikik, paraqiten si pasojë e mospasurisë në shkollë. Raste të tilla paraqiten zakonisht kur planprogramet shkollore janë të stërngarkuara. Kjo ndodh edhe kur programet nuk i përgjigjen shkallës intelektuale të fëmijëve, apo kur programi i paraqitur nuk tërheq vëmendjen, andaj lindin forma të ndryshme të papërshtatshmërisë individuale që mund të preferojnë zgjedhjen e sjelljes së tyre.

1.2.5. Roli preventiv i mjeteve të informimit publik

Mjetet e informimit publik kanë rol të veçantë në parandalimin e shkeljeve të rregullave rrugore. Në këtë drejtim, aktivizimi i këtij faktori shoqëror në luftë për parandalimin e këtyre veprave, është i pazëvendësueshëm.

Si i tillë në mobilizimin e opinionit publik luan rol të posaçëm, në veçanti, dhe në ndihmën e organeve të rendit e të drejtësisë për zbulimin e këtyre veprave.

Natyrisht roli i shtypit, radios, i televizionit e në fund edhe mediave elektronike bëhet gjithnjë e më i fortë, sidomos në luftë kundër veprimeve të ndryshme të cilat rrezikojnë qarkullimin rrugor, kjo imponon nevojën e kufizimit të dhënjes së kronikave të zeza.

Roli i mjeteve të informimit është edhe më i madh kur merret për bazë fakti se ato kanë karakter masiv, dhe si të tilla ndiqen në fshat dhe në qytet. Andaj, mund të konstatojmë se mjetet e komunikimit masiv si: shtypi, radio, televizioni, mediat elektronike, kanë rol të pazëvendësueshëm në parandalimin e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor, të cilat paraqesin rrezik të madh ndaj shoqërisë në përgjithësi.

2. Masat represive në luftë për parandalimin e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor në Republikën e Maqedonisë së Veriut

Përveç masave preventive, në luftimin dhe parandalimin e suksesshëm të këtyre veprave në fushën e qarkullimit rrugor në RMV janë në zbatim edhe një varg masash represive. Këto masa mund të ndahen në masa administrative për kundërvajtje dhe në dënime, të cilat shqiptohet ndaj kryesve të veprave penale në këtë fushë.

2.1. Masat administrative

Masat administrative janë të parapara me disa dispozita juridike, e veçmas me Ligjin për Kundërvajtje. Dispozitat e këtij ligji zbatohen në të gjitha rastet kur Ligji për Siguri në Komunikacionin Rrugor, parasheh që shkeljet e caktuara të ndëshkohen me masa administrative.⁹⁰ Kur flitet për masat administrative me gjobë, theksojmë se kufiri maksimal i gjobës së përcaktuar me normë, sillet brenda kufirit të përgjithshëm minimal prej 15 euro dhe kufirit të përgjithshëm maksimal gjer më 250 euro.

Ministria e Finansave në bashkëpunim me Ministrinë e Punëve të Brendëshme dhe me Ministrin e Drejtësisë përcakton shumën e gjobave të theksuara më lart. Obligimet e tilla burojnë nga rregullativat me të cilat veprojnë këto ministri.

Kur flitet për masat administrative, gjithmonë do të vlejë parimi i solidaritetit, çka nënkupton, jo vetëm përgjegjësinë e drejtuesit të automjetit, por edhe të pronarit të automjetit. Për shkeljet e tilla përpilohet procesverbal dhe urdhërpagesës ku një kopje i mbetet shkelësit të rregullave, i cili për shkelje njoftohet në afatin brenda 8 ditësh, ka të drejtë që gjobën e shqiptuar ta paguaj në gjysmën e vlerës së shqyptuar, në llogarin e MPB-së e shënuar në urdhërpages.

Nëse kryesi i kundërvajtjeve, nuk e paguan gjobën në afatin e përcaktuar me ligj, nënpunsi policor i uniformuar, do të paraqesë kërkesë për ngritjen e procedurës për kundërvajtje në Gjyqin kompetent apo deri tek Komisioni për Kundërvajtje, në baz të ndarëjve të kompetencave lëndore dhe kompetencave teritorjale.

Ndaj vendimeve të Gjykatës Themelore ankesa mund të parashtrahet brenda afatit prej (8) ditësh nga dita e shpalljes së vendimit gjer tek Gjykata e Apelit, kurse ndaj vendimit të

⁹⁰ Ligji për Kundërvajtje, Shkup, 2019, n.26 dhe n.36

shqyptuar nga ana e Komisionit për Kundërvajtje ankesa mund të parashtrohet brenda afatit prej (30) ditësh nga dita e shpalljes së vendimit nga ana e Komisionit për Kundërvajtje gjer tek Gjykata Administrative. Vjelja e gjobave për shkeljet administrative, nga kundërvajtja, paguhen brenda (15) ditësh nga dita e vendimit të formës së prerë.

2.2 Dënimet

Dënimi me gjob është dënim në pasuri që përbëhet në imponimin e të dënuarit me obligim penalo-juridik për të paguar shumë të hollash shtetit për veprën e kryer penale. Si dënim penalo-juridik ai nënkupton pagimin e shumës së të hollave shtetit dhe jo si obligim civil i kryerë kundrejt shtetit. Gjykata shqipton edhe dënimet sekondare si dhe atë ndalimin për të drejtuar automjetin si dënim sekondar me dënim me burg ose dënim me gjobë ose së bashku me dënimin me kusht dhe vërejtje gjyqësore. Dënimi përbëhet në ndalesën e drejtimit me automjete të llojit ose të kategoris së caktuar.

Gjatë shqiptimit të dënimit gjykata do t`i caktoj urdhër administrativ që t`i meret leja e vozitjes ose ti ndalohej, t`i jepet leja e vozitjes kryesësit gjatë kohëzgjatjes së ndalesës dhe kur dënimi i shqiptohet kryerësit që ka leje vozitje të huaj, e njëjta përbëhet në ndalesën e shfrytëzimi në teritorin e RMV_së (n.38/B p.2). Gjatë shqiptimit të dënimit me kusht, gjyqi mund të përcaktojë se ajo mund të revokohet nëse kryerësi e ka shkelur ndalesën për drejtim me automjete (n.38/b p.6).

Kohëzgjatja e ndalesës që e përcakton gjyqi është e kufizuar dhe nuk mund të jet më e shkurtë se tre muaj dhe as më e gjatë se pesë vjet duke e logaritur edhe ditën e hyrjes në fuqi të vendimit.⁹¹

Në luftimin dhe zvoglimin e numrit të kundërvajtjeve në fushën e qarkullimit rrugor një rol të rëndësishëm luan edhe aplikimi i dënimëve si lloj i sanksioneve. Këto dënime zbatohen nga ana e Gjykatës dhe Komisionit për Kundërvajtje, si organe të autorizuara në këtë fushë. Për kundërvajtjet në fushën e qarkullimit rrugor në RMV, dënimet kryesisht janë me gjobë. Meqë kemi të bëjmë me kundërvajtje të cilat në pjesën më të madhe të rasteve janë kryer në rrethana lehtësuese si dhe nën ndikimin e faktorëve të shumtë të komunikacionit, natyrisht se ndaj kësaj kategorie të kryerësve në rastet më të shpeshta janë shqiptuar dënimet me gjobë.

⁹¹ Vlado Kambovski, Ismail Zejneli, Tetovë 2018, E Drejta Penale pjesa e përgjithëshme,

PËRFUNDIMI

Qarkullimi në përgjithësi, e qarkullimi rrugor në veçanti është veprimtari e rëndësishme shoqërore, ekonomike dhe kulturore. Me ndihmën e kësaj veprimtarie bëhet i mundshëm këmbimi i të mirave materiale dhe shpirtërore; bartja e njerëzve dhe e mallrave etj.

Duke u nisur nga rëndësia e madhe e kësaj veprimtarie, në të gjitha shtetet bashkëkohore, përfshirë edhe RMV, kësaj veprimtarie i kushtohet rëndësi e madhe. Veçanërisht i kushtohet rëndësi mbrojtjes së sigurisë në qarkullimin rrugor. Në këtë drejtim janë nxjerrë një mori konventash ndërkombëtare në këtë fushë si dhe kontribut të madh po japin edhe shumë organizata dhe asociacione ndërkombëtare.

Në legjislacionin Penal të Maqedonisë së Veriut, veprat penalenë fushën e qarkullimit rrugor janë grupuar në seksionin e veprave penale kundërrendit dhe sigurisë publike. Ato manifestojnë shumë tipare të përbashkëta të këtij grupi dhe veçohen edhe me disa karakteristika të përbashkëta të tyre.

Këto vepra penale janë akte të dëmshme shoqërore dhe të kundërligjshme, të drejtuara kundër sigurisë së qarkullimit rrugor. Objekt mbrojtës i këtyre veprave penale është siguria e përgjithshme e njerëzve dhe e pasurisë, pra jeta dhe integriteti trupor i individëve si dhe pasuria private dhe shtetërore. Konsiderojmë se njohja dhe analizimi i aspekteve juridiko-penale dhe kundërvajtës të këtyre veprave ndihmon në masë të madhe në përcaktimin e përgjegjësisë penale dhe përgjegjësis kundërvajtëse të kryerësve të tyre dhe në caktimin e masave të luftimit dhe parandalimit të tyre.

Në këtë studim kemi analizuar disa karakteristika fenomenologjike të këtyre veprave në fushën e qarkullimit rrugor. Kësisoj, kemi studiuar vëllimin dhe ecurinë e tyre, llojet e veprave penale në komunikacionin rrugor dhe kundërvajtjet, vendin dhe kohën e kryerjes së tyre si dhe janë paraqitur edhe disa veçori personale dhe sociale të kryerësve të tyre. Nga analiza e lëndëve të studiuara në Gjykatën Themelore të Tetovës për periudhën nga viti 2007 deri më 2022, del se ky lloj i veprave penale ka shënuar pjesëmarrje të lartët në numrin e tërësishëm të veprave në këtë gjykatë.

Në paraqitjen këtyre veprave në fushën e qarkullimit rrugor ndikojnë faktorë të shumtë objektivë dhe subjektivë. Si faktorë më të shpeshtë objektivë të këtyre veprave penale janë: gjendja teknike e automjetit, gjendja dhe karakteri i rrugëve, kushtet atmosferike dhe klimatike, dendësia e madhe e komunikacionit, moskontrolli i rregullt i trafikut, fuqia madhore etj. Përveç këtyre faktorëve, në këtë studim janë konstatuar edhe disa faktorë

subjektivë me ndikim në paraqitjen e këtyre veprave të cilët janë të lidhur me personalitetin e njeriut, respektivisht me gjendjen psikofizike të pjesëmarrësve në trafik.

Rezultat e këtij hulumtimi dëshmojnë se si pasojë e shkeljes së rregullave të komunikacionit janë shkaktuar aksidente të shumta në trafik me pasoja vdekjen dhe plagosjen e individëve si dhe shkaktimin e dëmeve të mëdha materiale. Konsiderojmë se ndërmarrja e masave të caktuara që kanë të bëjnë me respektimin më të mirë të rregullave të komunikacionit dhe përmirësimi i kushtëve të qarkullimit rrugor do të jetë në funksion të zvogëlimit të aksidentëve në trafik dhe të zvogëlimit të pasojave të tjera për pjesëmarrësit e qarkullimit rrugor.

Zbulimi dhe sqarimi këtyre veprave në fushën e qarkullimit rrugor është një ndër fazat e rëndësishme në drejtim të luftimit dhe parandalimit të suksesshëm tyre. Rëndësi të madhe në këtë fazë kanë veprimet e organëve hetimore, të cilat ndërmarrin një sërë veprimesh si: këqyrja e vendit të ngjarjes, ekspertimin autoteknik, ekzamimin mjekësor-ligjor etj. Konsiderojmë se veprimtaria e organëve proceduese në zbardhjen dhe hetimin e veprave penale në fushën e qarkullimit rrugor ka qenë në nivel. Gjatë punës së tyre organet proceduese kanë ndërmarrë një sërë veprimesh taktike dhe kriminalistike në drejtim të zbulimit dhe hetimit të këtyre veprave.

Veprat penale dhe kundërvajtjet në fushën e qarkullimit rrugor janë dukuri të dëmshme shoqërore, andaj ato duhet të luftohen dhe parandalohen. Në luftimin e këtyre veprave janë në zbatim një mori masash preventive dhe represive, të cilat duhet të zbatohen nga organet gjegjëse të shtetit të caktuar.

Është konstatim i përgjithshëm se masat preventive duhet të kenë rolin primar në parandalimin e kriminalitetit në përgjithësi, pra edhe të veprave penale dhe kundërvajtjet në fushën e qarkullimit rrugor. Ato masa duhet të orientohen në evitimin e shkaqeve dhe rrethanave të tjera me ndikim në paraqitjen e këtyre veprave.

Në RMV, një rëndësi e madhe i kushtohet aplikimit të masave preventive, të cilat siç dihet ndërmerren para kryerjes së krimit, pra **ante delictum**. Këto masa kryesisht kanë të bëjnë me masat e karakterit të përgjithshëm dhe ato të karakterit të veçantë.

Prandaj, kur flitet për masat e karakterit të përgjithshëm atëherë mendohet në masat e karakterit politik, ekonomik, social, administrativ, legjislativ etj. Të gjitha këtë masa kanë luajtur rol të rëndësishëm në parandalimin e këtyre veprave. Konsiderojmë se një efekt më të madh në parandalimin e veprave penale, duhet të ketë në të ardhmen legjislacioni penal, masat sociale, policia (veçmas ajo rrugore), prokuroritë dhe gjykatat, shkolla dhe familja,

mjetet e informimit publik etj. Mendojmë se duhet të bëhet më tepër në kyçjen më të madhe të bartësve të prevencionit në drejtim të parandalimit më të suksesshëm të veprave penale dhe kundërvajtjet në fushën e qarkullimit rrugor.

Gjatë punës hulumtuese për këtë punim përveç masave preventive, në luftimin e veprave penale dhe kundërvajtjeve në qytetin e Tetovës dhe rrethinën e saj, vend të rëndësishëm kanë edhe sanksionet penale dhe shqiptimi i gjobave për kundërvajtje, përkatësisht dënimet. Në aplikimin e dënimeve ndaj kryerësve të këtyre veprave mund të thuhet se gjykatësit kryesisht kanë zbatuar dënimin me burg dhe dënimin me gjobë. Sipas lëndëve të studiuara në Gjykatën e Themelore të Tetovës dhe Komisionit për Kundërvajtje të Tetovës për periudhën nga 2007 deri më 2022 del se këto dënime janë zbatuar përafërsisht në masë të njejtë ndaj kryerësve të tyre.

Nga studimi i lëndëve të kundërvajtjeve pran Gjykatës Themelore të Tetovës dhe pranë Komisionit për Kundërvajtje të Tetovës për periudhën e përmendur, mund të konstatojnë se politika ndëshkimore ndaj kryerësve të këtyre veprave ishte e butë. Kjo mund të vërehet nga shqiptimi i dënimeve, të cilat ishin në të shumtën e rasteve të ulëta apo dënime dhe me gjobë. Konsiderojmë se duke pasur parasysh peshën e këtyre kundërvajtjeve dhe pasojat e tyre, ka pasur vend për një ashpërsim të politikës ndëshkimore ndaj kryerësve të këtyre kundërvajtjeve.

BIBLIOGRAFIA

Libra, studime dhe artikuj

- Vllado K.& Ismail Z.: E Drejta Penale pjesa e përgjithëshme, Tetovë 2018
- Ademaj, Xh.: *Hetimet në vendin e ngjarjes*, Prishtinë, 1988.
- Bačić, F., Pavlović, Š.: *Kazneno pravo-posebni dio*, Zagreb, 2001.
- Begeja, S.: *Kriminalistika (vëllimi I dhe II)*, Tiranë, 2001.
- Elezi, I., Hysi, V.: *Politika penale*, Tiranë, 2001.
- Elezi, I.: *E drejta penale (Pjesa e posaçme I dhe II)*, Tiranë, 1999.
- Elezi, I., etj., *Komentar i Kodit Penal të Shqipërisë*, Tiranë, 1999.
- Gashi, R.: *Ekzekutimi i dënimit me burgim në Shqipëri*, Prishtinë, 2001.
- Hysi, V.: *Hyrje në Kriminologji dhe Penologji*, Tiranë, 2000.
- Halili, R.: *Kriminologjia*, Prishtinë, 2002.
- Kaçupi, S., Luli, K.: *Njohuri për ligjin*, Tiranë, 2001.
- Klajn, Lj.: *Krivična odgovornost za saobraćajna nesreće na drumovima*, Beograd, 1967.
- Kostić, S.: *Doracak për dhënien e provimit për shofer (Përkthim)*, Prizren, 1995.
- Latifi, V.: *Kriminalistika*, Prishtinë, 2001.
- Latifi, V.: *Taktika kriminalistike*, Prishtinë, 2001.
- Latifi, V.: *Politika kriminale (ligjërata të autorizuar)*, Prishtinë, 1998.
- Lazarević, Lj.: *Krivično pravo (posebni deo)*, Beograd, 1981.
- Ligor, H.: *Manual i procedurës penale për policinë gjyqësore*, Korçë, 1999.
- Luarasi, A.: *Kodi i procedurës penale në praktikën gjyqësore*, Tiranë, 2002.
- Ndreu, M.: *Udhëzues mbi drejtimin e mjetit*, Tiranë, 2001.
- Palnikaj, M.: *Teori për lejedrejtimin*, Tiranë, 2003.
- Salihu, I.: *E drejta penale (pjesa e përgjithëshme)*, Prishtinë, 2003. Prishtinë, 1984.
- Sahiti, E.: *Argumentimi në procedurë penale*, Prishtinë, 1998.
- Sahiti, E.: *Dëshmia e dëshmitarit si provë në procedurë penale*, Prishtinë, 1993.
- Singer, M., etj.: *Kriminologjia*, Zagreb, 2002.
- Šeparović, Z.: *Sigurnost i odgovornost saobraćaja*, Zagreb, 1978.
- Todorović, V.: *Saobraćaj i komunikacije*, knjiga 6, tom I dhe II, Beograd, 2000.

Ukaj, B.: *Mosdhënia e ndihmës personit të lënduar në aksident të komunikacionit si vepër penale në legjislacionin tonë penal.*

Ukaj, B.: *Vështrime të përgjithshme lidhur me disa faktorë të përgjithshëm etiologjik të veprave penale kundër sigurisë së komunikacionit automobilistik, E drejta, nr.3, Prishtinë, 1996.*

Vanço P., Mile K.: *Kundërvajtjet Shkup, 1988.*

B) Burime të tjera

Arkivi i SPB Tetovë – Stacioni i Policisë së Komunikacionit Rrugor, Tetovë.

Ligji për Kundërvajtje i RMVnr.96/2019.

Ligji për Siguri në Komunikacionit Rrugor, Shkupë 2007,2015,2019 dhe 302/2020.

Kodi Penal i Republikës së Maqedonisë, Shkupë 2009.

Ligji i Procedurës penale i Republikës së Maqedonis, Shkup 2010gazeta zyrtare e R.M nr.150/2010.

Ligji për Rrugët Publike, gazeta zyrtare e R.M, Shkup, nr.84/2008.

Kushtetuta e Republikës së Maqedonisë.

Evidenca për Kundërvajtje në fushën e qarkullimit rrugor pranë Gjykatës Themelore të Tetovës për periudhën 2007-2022.

Evidenca për Kundërvajtje në fushën e qarkullimit rrugor pranë Departamentit-Komisionit për Kundërvajtje Tetovës për periudhën 2007-2022.

Të dhënat statistikore për aksidentet e komunikacionit rrugor nga SPB Tetovë, Stacioni i Policisë së Komunikacionit Tetovëgjat periudhës nga 2007deri më 20022.

Vendimet e plotfuqishme të Gjykatës së Themelore të Tetovës.

Vendimet e plotfuqishme nga Komisioni për Kundërvajtje Tetovës.

Të dhënat statistikore nga Departamenti për Çështje Administrative Tetovë.