

REPUBLIKA E KOSOVËS
REPUBLIKA KOSOVA – REPUBLIC OF KOSOVO

GJYKATA THEMELORE MITROVICË
OSNOVNI SUD MITROVICI - BASIC COURT OF MITROVICA

P.nr.1085/2018

NË EMËR TË POPULLIT

GJYKATA THEMELORE NË MITROVICË, Departamenti i përgjithshëm, me Gjyqtarin e vetëm gjykues Bekim Veliqi, procesmbajtëse Valdete Sadiku, në çështjen penale ndaj të pandehurit Xh.Z nga ..., për veprën penale Rrezikim i trafikut publik, nga neni 378 par.9 lidhur me par.6 e 1 të KPRK-së, sipas Aktakuzës së Prokurorisë Themelore në Mitrovicë departamenti i Përgjithshëm PP.II.nr.303/2014, dt.25.09.2014, te cilën aktakuzë e ka përfaqësuar nga Prokurori i Shtetit Fikrije Sylejmani, ka prezantuar i pandehuri Xh.Z, mbrojtësi i tij sipas autorizimit av.A.D nga Mitrovica, përfaqësuesi i të ndjerit N.Xh, E.Xh, të dëmtuarit H.H dhe Sh.Gj pas mbajtjes së seancës së shqyrtimit gjyqësor e cila ka qenë publike, në bazë të nenit 359, 360, 361, 362, 366, të KPP-së, me dt.25.03.2019, është marrë dhe shpallur publikisht aktgjykimi, ndërsa aktgjykimi është përpiluar me dt.03.04.2019;

A K T G J Y K I M

I akuzuari;

XH.Z, nga i ati H., e ëma Sh. e vajzërisë H., i lindur me dt. ..., fsh. ..., Komuna e ..., me vendbanim në ... rr. "...", Shtetas i Republikës së Kosovës, i martuar, ka të kryer shkollën e mesme, me numër identifikues të letërnjoftimit; ..., i gjendjes së dobët ekonomike.

ËSHTË FAJTOR

SEPSE; Me dt. 28.04.2014, rreth orës 14:20 min, nga pakujdesia ka rrezikuar trafikun publik dhe jetën e njerëzve në atë mënyrë që duke drejtuar automjetin e udhëtarëve Kombin VW 255 me targa të regjistrimit ..., e në kundërshtim me dispozitat e nenit 54 te Ligjit për sigurinë ne komunikacionin rrugor – Ligji nr. 02/L-70, nga drejtim i fshatit ... per ne drejtim te ..., duke e drejtuar automjetin duke mos përshtatur sjelljen, e cila lejon qe te kontrolloj automjetin, me kushtet dhe ngarkesën ne automjet, ne mënyrë qe mjetin te e ndaloj para çdo pengese, pasi qe ne automjet përveç drejtuesit kane qene edhe pese (5) bashkudhëtarë, ka pasur te ngarkuar edhe drunje (**me peshe rreth 350kg<550kg sipas superekspertizes pika 2.3.15**), po ashtu ne kundërshtim me nenin 171.2, a, b) te Ligjit për sigurinë ne komunikacionin rrugor – Ligji nr. 02/L-70, pasi qe ngarkesa e drunjëve ne atë automjet te udhëtarëve nuk lejohet pasi qe ka rrezikuar sigurinë e bashkudhëtarëve, po ashtu ngarkesa te mos e pakëson stabilitetin e mjetit dhe vështirëson drejtimin e mjetit, saktësisht në hyrje të fshatit ..., si pasojë e dështimit te sistemit te frenimit respektivisht zvogëlimi i efikasitetit te frenit punues, automjeti merr një shpejtësi të madhe në tatëpjetë - teposhtë, në atë moment kanë qenë pese (5) bashkudhëtarë, bashkudhëtarët që ishin në automjet në ulësen e mbrapme –ulsen e rendit të dytë, për shkak të rrezikut që e kanë ndier per jetën dhe shëndetin e tyre e hapin derën në anën e djathtë dhe kërcejnë nga automjeti, së pari i dëmtuari H.H, pastaj tani i ndjeri N.Xh e më pas i dëmtuari B.Sh, kurse pasagjerët që ishin në ulëset e para së bashku me vozitësin tentonin që ta ndalonin automjetin, automjeti vazhdon teposhtë, del jashtë rrugës ne anën e majtë të drejtimit të automjetit, disa metra ngjitet kodrës ku godet në një pemë dhe pas kësaj ndalet në rrugë në qoshin- skajin e shiritit të anës së majtë, si pasoje i këtij aksidenti lëndime trupore pësojnë i **dëmtuari B.Sh** gërvishje në regjionin rreth zgavrës së syrit të djathtë, ndrydhje në regjionin e nyjës së krahut dhe të shpatullës së djathtë në regjionin e bërrylit të majtë e këto të kualifikuara **lëndime të natyrës së lehtë trupore, i dëmtuari H.H** pëson gërvishje në regjionin e të dy duarve këto të kualifikuara **lëndime të lehta trupore, i demtuari M.R** ndrydhje dhe plage shqyerës, ndrydhëse në regjionin e majtë tamblorë të kokës, regjionin e bërrylit të majtë, regjionin lartë mbi gjurit të djathtë si dhe regjionin e unazave ijorokërbishtore, gervishje në regjionin e mbi gjurit të djathtë lëndime që kualifikohen **si dëmtim i lehtë trupor, i dëmtuari Sh.Gj** thyerje serike të proceseve transverese të dy anëve të kockës kërbishtorë lëndime këto që kualifikohen me dëmtime të rënda trupore, vetë i pandehuri pëson

plagë shqyese ndrydhëse në regjionin e vetullës së majtë dhe regjionin e hundës, thyrje kompresive të unazës torakale të 12, kompresion medullar, këto të kualifikuara **lëndime të natyrës së rëndë trupore, kurse N.Xh i shkaktohen lëndime të rënda trupore në koke qafe dhe fytyre, e si pasojë e këtyre lëndimeve vdes në QKUK-Prishtinë.**

Me këtë ka kryer veprën penale Rrezikim i trafikut publik nga neni 378 par.9 e lidhur me par.6 dhe par. 1 të KPRK-së.

Andaj gjykata në bazë të nenit 4, 7, 23, 41,42, 43, 45, 73 të KPRK-së, dhe nenit 359, 360, 361, 365, 366, të KPP-së i;

S H Q I P T O N

DËNIM ME BURGIM në kohëzgjatje prej një (1) viti e dy (2) muaj, të cilin dënim do ta vuaj pas plotfuqishmërisë së këtij aktgjykimi.

Obligohet i akuzuari që të paguaj shpenzimet procedurale për ekspertizën e komunikacionit në shumë prej 658€, ndërsa në emër të paushallit gjyqësor të paguaj shumën prej 30€, në afat prej 15 ditësh nga plotfuqishmëria e këtij aktgjykimi nën kërcënimin e përmbarimit të dhunshëm.

Palët e dëmtuara për realizmin e kërkesës pasurore juridike udhëzohen në kontest civilo-juridik, ndërsa të dëmtuarit H.H. dhe Sh.Gj kane deklaruar se nuk parashtrojnë kërkesë pasurore juridike në lidhje me të akuzuarin.

A r s y e t i m

Prokuroria Themelore në Mitrovicë-Departamenti i përgjithshëm, pranë Gjykatës Themelore në Mitrovicë-Departamenti i përgjithshëm, ka parashtuar Aktakuzën PP.II.nr. 303/2014, dt.25.09.2014, ndaj të pandehurit Xh.Z nga fsh. ... tani me vendbanim në ... në rr. "...", për veprën penale Rrezikim i trafikut publik nga neni 378 par.9 e lidhur me par.6 dhe par. 1 të KPRK-së.

Gjyqtari i vetëm gjykues ka caktuar seancën e shqyrtimit gjyqësor dt.25.03.2019. ka vepruar sipas udhëzimeve të theksuara në Aktvendimin e Gjykatës së Apelit e Kosovës PA1.nr.1014/2018 i dt. 30.10.2018 pasi që çështja është kthyer në rigjykim, ka prezantuar Prokurori i Shtetit Fikrije Sylejmani, i pandehuri Xh.Z, mbrojtësi i tij sipas autorizimit av.A.D, përfaqësuesi i të ndjerit N.Xh,vëllau E.Xh, të dëmtuarit H.H dhe Sh.Gj, janë ndërmarrë veprimet ligjore, i pandehuri është njoftuar me të drejtat ligjore në këtë çështje penale, në kuptim të nenit 323 par.1 dhe 2 pika 2.1, 2.2 dhe 2,3 të KPP-së, të dëmtuarit janë njoftuar me të drejtën në kuptim të nenit 322 par.2 të KPP-së, janë proceduar dhe administruar provat dhe me dt. 25.03.2019 është bërë shpallja publike e Aktgjykimit në prezencë të të pandehurit, mbrojtësit, të dëmtuarit Sh.Gj, në mungesë të palëve të tjera.

Prokurori i Shtetit Fikrije Sylejmani gjatë shqyrtimit gjyqësor por edhe në paraqitjen e fjalës përfundimtare, ka deklaruar mbetet pranë aktakuzës dhe deklarimeve të dhëna në seancat paraprake dhe korigjimeve të theksuara dhe të konstatuara, ku kanë deklaruar se kryerja e veprës penale të rrezikimit të trafikut publike nga neni 378 par. 9 lidhur me par. 6 e 1 të KPRK-së, e kryer nga ana e të pandehurit u provua nga dëshmitë që gjenden në shkresat e lëndës, raporti policor mbi aksidentin, nga ekspertiza e komunikacionit e dt.12.06.2014, nga Superekspertiza e komunikacionit e dt. 14.06.2018, e kryer nga Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike në Prishtinë, si dhe nga shkresat e tjera të lëndës, nga Superekspertiza ceket fakti se shkaktar i aksidentit ka qenë dështimi i sistemit të frenimit respektivisht zvogëlimi të efikasitetit të frenit punues si dhe lëshimi i ngasësit që ka qenë bartja e drunjëve në automjet të udhëtarëve, kryerja e veprës së cekur si me lart provohet edhe nga mbështetja në nenin 171 të LSKRR ku ceket fakti se ngarkesa si në dispozitiv të aktakuzës në automjet duhet të vendoset në mënyrë të tillë dhe sipas nevojës të përforcohet dhe të mbulohet , të mos pakësojë stabilitetin e automjetit dhe të mos e vështirësoj drejtimin e mjetit, çka në rastin konkret edhe nuk ka pasur përforsim të ngarkesës, gjithashtu kryerja e veprës së lartëcekur penale provohet në mbështetje të nenit 54 të Ligjit mbi sigurinë e komunikacionit rrugor në të cilën ceket fakti se vozitësi duhet të ngas mjetin me shpejtësi adekuate dhe sjellje e cila e lejon që ta kontrolloj mjetin, në kushtet ekzistuese të komunikacionit posaçërisht

duke marrë parasysh faktet, kushtet dhe dukshmërinë e rrugës, ngarkesën e automjetit, kushtet atmosferike në mënyrë që automjetin e vetë ta ndal para çdo pengese- çka do të thotë se asnjërin nga këto arsye i pandehuri nuk e ka respektuar në rastin konkret, nga fotodokumentacioni që gjenden në shkresat e lëndës fotoja nr. 4 shihet automjeti në pozitën përfundimtare ku ceket se drunjte në automjet përpos bagazhit ka pasur edhe në ulësen e pasme- foto kjo e bërë në vendin e ngjarjes por e kundërshtuar gjatë shqyrtimit gjyqësore, nga kjo që u theksua mbetem në tërësi pranë aktakuzës dhe i propozoj gjykatës që të akuzuarin ta shpall fajtor për veprën penale që i vihet në barrë sipas aktakuzës dhe ta gjykoj sipas ligjit duke pasur parasysh në rastin e caktimit të dënimit të gjitha rrethanat lehtësuese dhe rënduese të parapara me ligj.

Ne seancën gjyqësore të dt.25.03.2019, ka prezantuar përfaqësuesi i viktimës N.Xh, vellau E.Xh, i cili ka deklaruar se i pandehuri nuk ka kërkuar falje edhe për faktin se rasti ka ndodhur qe 5 vite, përvec një here qe ka qene ne rastin e vdekjes, ne fjalën përfundimtare ka deklaruar se i bashkëngjitet deklaramit te Prokurorit te Shtetit sa i përket aktakuzës qe i pandehuri te shpallet fajtor dhe te dënohet sipas ligjit.

Ne seancën gjyqësore të dt. 25.03.2019 të dëmtuarit H.H dhe Sh.Gj, kanë deklaruar se nuk parashtrajnë kërkesë pasurore juridike në raport me të pandehurin.

Mbrojtësi i të pandehurit Xh.Z, av.A.D, në paraqitjen e fjalës përfundimtare, ka deklaruar se mbetëm në tërësi pranë fjalës përfundimtare të cilën e kam dorzuar në formë të shkruar ne seancë të cilën fjalë e ka elaboruar në mënyrë te mjaftueshme, duke shtuar se në këtë raste kemi pasur dy ekspertiza, se Superekspertiza e dhënë nga Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike është profesionale dhe se dëmtimi në sistem të frenimit ka qenë jashtë fuqisë së të akuzuarit apo “ Vis major”, po ashtu ngarkesa ka qenë nën peshën e lejuar, shpejtësia nuk ka qenë mbi limitet e lejuara, po ashtu hapja e derës nga ana e të dëmtuarve H.H, i të ndjerit N.Xh dhe B.Sh janë lëshime të vet tyre, i mbrojturi im ka marrë veprim për pasojën më të vogël të mundshme për bashkudhëtarët dhe personat e tretë të mundshëm në komunikacion po ashtu vet i mbrojturi im ka pësuar lëndime të rënda trupore, kjo vepër penale shkaktohet nga pakujdesia dhe se ne kemi të bëjmë me një vepër të kundërvajtjes sa i përket ngarkesës së drunjëve siç është konstatuar në super ekspertizë se është e konstatuar se ka qenë lëshim i ngasësit, për arsye se nuk ka lidhje kauzale ndërmjet ngarkesës dhe pasojës, andaj propozimi im është që gjykata të merr aktgjykim lirues në rastin konkretë të gjitha arsyet e cekura në fjalën përfundimtare.

I pandehuri Xh.Z në paraqitjen e fjalës përfundimtare ka deklaruar se e mbështesë në tërësi deklaramin e mbrojtësit tim, po ashtu shtoj se me vjen keq për rastin që ka ndodhur, në atë aksident kam pësuar lëndime të rënda trupore.

Gjatë këtij shqyrtimi gjyqësor me qëllim të vërtetimit të drejtë të çështjes, në raport me pjesëmarrësin në komunikacion dhe vërtetimit të drejtë të lëshimeve, janë caktuar ekspertë të komunikacionit përvec ekspertizës paraprake, gjatë seancës gjyqësore të datës 06.04.2018, ka prezantuar eksperti i komunikacionit Inxh. A.M., pas kësaj sipas propozimit të mbrojtjes është Urdhëruar Fakulteti i Inxhinieres Mekanike në Prishtinë pranë Universitetit të Prishtinës “Hasan Prishtina”, të caktoj grupin e ekspertëve nga lëmi përkatëse mbi dhënien e mendimit dhe konstatimit respektivisht për Super ekspertizën mbi aksidentin e komunikacionit.

Gjate këtij shqyrtimi gjyqësor janë proceduar në cilësinë e dëshmitarëve – i dëmtuari H.H, Sh.Gj, duke marre dëshmitë me qëllim të vërtetimit të plotë të gjendjes faktike në këtë çështje penale, ndërsa në raport me dëshmitaret e propozuar nga Prokurori i Shtetit, M.R dhe B.Sh, gjykata me dt.06.04.2018, ka lëshuar urdhëresë për shoqërimin e tyre me forcë në këtë procedurë penale, nga raporti policor–Stacionin Policor Mitrovicë-Jugu, dt.25.07.2018, nr.ref. ..., konstatohet se dëshmitarët gjenden jashtë vendit që disa vite.

Në seancën gjyqësor të dt. 25.03.2019, ka prezantuar dëshmitari H.H i cili ka deklaruar se është në lidhje të krushqisë me të akuzuarin, respektivisht është burri i motrës dhe pas njoftimit me të drejtën ligjore sipas nenit 127 par.1 nën par.1.2 të KPP-së për mundësin e lirit nga detyrimi për dëshmuar ka deklaruar se e shfrytëzoje këtë mundësi ligjore që të mos dëshmoj, Prokurori i Shtetit, mbrojtësi, i pandehuri nuk kanë pasur vërejtje.

Në seancën gjyqësore të dt.25.03.2019, ka prezantuar dëshmitari Sh.Gj i cili ka deklaruar se mbetem në tërësi pranë deklaratës-dëshmisë së dhënë pranë kësaj gjykate me dt. 09.03.2018 i cili ka deklaruar se atë ditë kam qenë në ..., kam qenë me punu, në një rrethojë të asaj parcele dhe kemi qelë gropa për vendosjen e shtyllave të rrethojave, kam shkuar herët, kam shkuar me Xh. me Kombin e tij, ka qenë dhe H., B., M. dhe i ndjeri N., kam qenë me pagesë ditore, atje kam qenë edhe para rastit që ka ndodhur, ne jemi nisur për tu kthyer dikund rreth orës 12:00 nga fsha. ..., kemi qenë 6 persona në kombi, në bagazhë kanë qenë të vendosura do dru, mendoj se kanë qenë me pak se gjysmë metre (m3), ne i kemi vendosur drutë, unë kam vendosur me shumë, nuk e di për dikë tjetër, i kemi vendosë për arsye se Kombi ka mbetur në një pjesë në baltë dhe pastaj kemi vazhduar rrugës për të ardhë te poshtë tek "...", i'a kanë lëshuar frenat për arsye se është dëgjuar "një kërsimë", na e ditëm – kuptuam se ju prishën frenat pasi që edhe automjeti e murr një shpejtësi më të madhe, ka qenë teposhtë, kur janë dëmtuar frenat mendoj se ka qenë shpejtësia dikund 50km/h, kam qenë i vendosur përpara me shoferin edhe me M., nuk kam parë se si ka ndodhur a ka kërcyer dikush nga Kombi, në atë momente nuk e dija se çka po ndodh, dhe në rrugë e sipër automjeti e rritke shpejtësinë aq më shumë, i pandehuri- Xh., ka provu edhe me frejë të dorës me ndalu, edhe freni i dorës është dëmtuar dhe mbi Tunel në një që e quajmë "stom" në anën e majtë dhe qëllimi ka qenë me i ike pasojave më të mëdhaja, është qelë dera nga ana ime dhe jam dalur jashtë kerrit dhe kam pasur lendime në kurrizë dhe kam qenë i pa levizshëm edhe 6 javë të tjera, kam pasur thyerje tani kanë ardhur qytetarët na kanë bartë me kerre deri në spital, unë kam qenë me vetëdije, dëshmitari – i dëmtuari ka shtuar se drutë kanë qenë të prera me herët, ka pasur dru të tjera në atë pjesë dhe i kemi ngarkuar drutë sa me dale prej lloqi-baltë, deri në momentin e aksidentit ka pasur "**terene të pa përshtatshme**", dhe frenimi i automjetit ka qenë në rregull deri kur ka ndodhur rasti, në atë kohë mendoj se kam peshuar rreth 60kg.

Pasi që rasti është kthyer në rigjykim sipas Aktvendimit PA1.nr.1014/2018 të dt. 30.10.2018, gjykata rithekson se në raport me këtë çështje janë marrë veprime ligjore me qëllim të vërtetimit dhe sqarimit më të plotë të gjendjes faktike duke i konstatuar si më poshtë:

Në seancën gjyqësore të dt.09.04.2018, ka prezantuar eksperti i komunikacionit A.M., ka cili paraprakisht ka dhënë Ekspertizën me shkrim lidhur me lëshimet e pjesëmarrëseve në komunikacion, gjate seancës gjyqësore, i cili pas njoftimit me obligimet e tij ne rastin konkret, njoftimit edhe me pasojat, ka deklaruar se i kupton obligimet dhe se është i gatshme të jap mendimin dhe konstatimin e tij në çështjen që i është besuar dhe ka theksuar se mjeti i cili ka qenë i përfshire në këtë aksident në baze të karakteristikave të tij nuk është e lejuar të bartë dru si ne rastin konkret që e kemi, edhe ne raste që te kishte furgon që është vetëm në ulset e para nuk e ka të drejtën sende që është mbi peshën e vet automjetit, eksperti ka shtuar se pasi që ne rastin konkret kemi prishje të sistemit të frenimit për momentin që ka ndodh atëherë në baze të peshës të cilën e ka pasur të ngarkuar mund të jete shkaktar kryesore ç'kyqja e sistemit të frenimit dhe pesha e madhe ka humbur drejtimin e lëvizjes, nuk kemi një ekspertizë të matjes së peshës po me vetë faktin që shihet në foto dokumentacion të ngarkuara automjeti me dru dhe një gje e tillë nuk lejohet në automjete atëherë në baze të kësaj e kam dhene edhe mendimin përfundimtar dhe peshën e se cilës nuk e dimë se sa ka pas, në fotografimin 2,3 janë fotografit të cilat kam dalur në vendin e ngjarjes dhe kam bere krahasimin nga fotografit që janë ofruar nga P.shtetit të formuar nga vendi i ngjarjes andaj, në baze të këtyre kame dhene mendimin përfundimtar. Eksperti ka shtaur se ky mjet –Kombi është i përcaktuar për nëntë (9) persona sipas ulseve, në kesi kombi lejohet bagazhi vetëm i cili është i lejuar me ligj dhe në bazë të kësaj nuk guxon të tejkalon peshën të cilën e ka të lejuar, pesha e lejuar është sipas llojit të automjeteve ku në çdo automjete e ka peshën e lejuar dhe në fund të ekspertizës e ka të konstatuar se nuk lejohet sa pesha maksimale, kufizim i shpejtësisë në at pjesë të rrugës është e përcaktuar në organet zyrtare policore të cilët kanë qenë në vendin e ngjarjes dhe aty është i regjistruar me shkronjën "E" në raportet e aksidentit e cila ka domethënie është e përcaktuar 50kmh dhe mbi bazën e ketti raporti e kam theksuar në ekspertizë, në baze të raporteve edhe nga shkresat e lendes konstatohet se ka dështuar sistemi i frenimit, sistemi i frenimit është hidrolik i sistemit të këmbës dhe mekanik të sistemit të dorës, që ka të beje me rrotat e pasme, eksperti ka deklaruar se automjetit nuk ka të drejtë fare të barte drunje dhe lende djegëse në ate automjete, ndersa nuk e di se sa ka qenë sasia e drunjëve të ngarkuara, në libeze kam konstatuar vetëm bartjen e udhëtareve, dhe ky automjet ka qenë vetëm për udhëtarë.

Në këtë çështje në baze të propozimit të mbrojtësit të parashtruar me dt.06.04.2018, në

kundërshtimet e dhena ndaj ekspertizës, është aprovuar propozimi dhe është caktuar që në këtë rast të caktohet grupi i eksperteve për dhënien e Superekspertizës pranë Universitetit të Prishtinës "Hasan Prishtina, Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike, dhe më 14.06.2018, është përpiluar Superekspertiza për aksidentin komunikacionit nga grupi i Eksperteve pranë Fakultetit të Inxhinierisë Mekanike në Prishtinë,

Grupi i eksperteve, të cilët kanë dhënë mendimin dhe konstatimin–Superekspertizën duke i prezantuar Gjykatës edhe me shkrim, kanë dhënë këtë konstatim dhe mendim;

I. **“Shkaktar kryesor i këtij aksidentit ka qenë dështimi i sistemit të frenimit, respektivisht zvogëlimi i efikasitetit të frenit punues.**

II. **“Lëshimi i ngasësit ka qenë bartja e drunjëve në automjetet e udhëtarëve”**

Në seancën gjyqësorë të 27.07.2018, ka prezantuar grupi i ekspertit të komunikacionit në përbërje prof.Dr.N.L. dhe Dr.Sc R.D., dhe se grupin në përgjigje gjatë seancës e ka përfaqësuar prof.Dr.N.L. ekspert nga lëmia e komunikacionit nga Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike pranë Universiteti i Prishtinës "Hasan Prishtina", të cilëve pas njoftimit me obligimet e tij në rastin konkret, njoftimit edhe me pasojat ligjore të konstatimeve, ka deklaruar se është i gatshëm të jap mendimin dhe konstatimin e tyre në çështjen që është bërë dhe ka theksuar se kur theksojmë për lëshimin e ngasësit nga aspekti i bartjes së druve në automjetet e udhëtarëve mendohet në aspektin **e sigurisë së udhëtarëve të cilët gjenden brenda në automjete**, në ekspertizë është theksuar se automjetet transportuese të tipit të njëjtë vendoset një barierë e llamarinës e cila e ndan hapësirën e nga rendit me ulset e bashkudhëtarëve me hapësirën tjetër ku vendoset ngarkesa, kjo bëhet nga ana e prodhuesit për shkak se në rastin e frenimeve të vullshme barra, ose ngarkesa, mundet të zhvendoset në këtë hapësirë prandaj sigurohet të mos më i lënduar këta të tjerët, nëse e kthejmë të rasti konkretë atëherë kishte me shkak kjo ngarkesë lëndime ngasësit dhe bashkudhëtarëve, Eksperti ka theksuar se organizimi i ulësve të këtyre automjeteve mbahet në tri rradhe, radha e parë e ka ngasin dhe dy bashkudhëtar, radha e dytë i ka tre dhe radha e tretë i ka tre dhe radha e katërt ka një zbrasesirë për bagazhe të udhëtarëve, ngasësi dhe këta dy të tjerët kanë dyret e veta, ndërsa radha e dytë dhe radha e tretë është dera rreshqitese e cila e mundëson qasjen radhës së dytë dhe tretë të udhëtarëve, kurse qasje hapësirë e bagazhit bëhet përmes së derës së katërtë që është mbrapa, në këtë hapësirë e bagazhit në rastin konkret kam mundur të vërejt shihet disa cope të drurit, sa i përket vëllimit të druve jom thirrur në deklaratën e ngasësit i cili ka deklaruar se kam pasur rreth gjysëm metri dru 0.5m.3 dhe ato të thata, drunjtet të cilët gjenden në bagazh nuk kanë qenë të përforcuar dhe normalisht kur është devijuar rruga, këto janë zhvendosur, në fazën e parë ka qenë faza e betonit ku e prezanton edhe foton si në ekspertizë drunjtet kanë shkuar përpara, e për shkak të inversionit, ndërsa kur është ngjitur lartë në një pjesë me e pjerret ka pas gjurmë që mbrojtësi i parë e ka goditur pjesë e dheut, jo pjesë shkëmbore siç shihet dhe e ka amortizua goditjen në atë pozicion drunjtet nuk kanë shkuar tash përpara por për shkak të pjerrtesisë zhvendosen mbrapa dhe si rezultat i rrokullisjes është hapur dera e pasme kur janë dalur edhe drutet, drutet kanë mundur të dalin të rëndi i tretë ku ka demtime ndërsa të rëndi i tretë shihen dëmtimet, ndërsa të rëndi i dytë jo, **Eksperti më tutje ka konstatuar se ai automjete është për bartjen e udhëtarëve, në bagazhe dhe lejohen të barten valigje ndërsa në automjetet transportuese të udhëtarëve nuk lejohet të barten dru, e kemi konstatuar dhe supereskeptise si lëshim nga aspekti i sigurisë**, ky automjet terhiqë me rrotat e pasme, aty i ka edhe motorin edhe ndërruesin e shpejtësive, në paragrafin 15 të superekspertizës decidivishte është e përcaktuar dhe këtë e kemi nxjerrë sipas deklaratimit të ngasësit sa i përket vëllimit të druve dhe rezultoni 350 kg, është më i vogël se 550 kg, prishja në automjet, kjo është humbja e efikasitetit të sistemit të frenimit, të cilat janë të elaboruara në faqen 13 analiza e dështimeve të mundshme, në faqen e 13, 2.4 është tregu edhe rasti kur mundet me dale ndërruesi të rasti i shpejtësive dhe si humbet efikasiteti i sistemit të frenimit, **efikasiteti i frenimit mundet të humbet në tatpjesëza të gjata, dhe në këto raste nxehet disku me feroden dhe tamburi, në boshtin e parë e ka diske dhe në të mbramen e ka tambur, efikasiteti të tamburi që është në pjesën e mbrapme humbet me shume për shkak të transmetimit të ulet të nxehesive të giza.** Eksperti ka riperserit se nuk lejohet bartja e drunjëve në këto automjet, Eksperti më tutje ka shtuar se krisma e dëgjuar mundet të jete si pasojë e thyerjes së terseve – pjesëve të lartepërmendura në sistemin e transmetimit të fuqisë që nënkupton prej lidhëses, ndërruesit të shpejtësisë, gjysemboshtit dhe shkon drejtpërsëdrejti të rrota dhe këto është këputet në këto sistem frenimi në motor ka qenë zero ndërsa sistemi i frenimit ka qenë i zvogëluar, prishja nuk ka ardhur në sistemin e frenimit por humbje të efikasitetit të frenimit, prishja ka ardhur

ne sistemin e transmetimit siq e deklarova me larte aty hyn edhe transmetuesi- ndërruesi i shpejtësive, dhe te tjerat siq deklarova me larte.

Pasi qe nuk ka pasur propozime te tjera, procedura ka vazhduar me leximin e provave, dhe është bere vështrim ne raportet te ekspertizës e mjekësisë mjekoligjore te dhënë nga eksperti mjekoligjore N.U., ne raportet per te dëmtuarit B.Sh, Sh.Gj., M.R. dhe per te pandehurin Xh.Z, vështrim ne udhëzimit te Fakultetit te Mjekësisë Institutit Mjekësisë Ligjore me nr.te amzes ... Klinika e Anastologjise dhe Mjekimit Intensiv Prishtine, Fleteleshimi me Epikrise me nr.amzes ... te lëshuar nga QKUK-Klinika e Anesteziologjisë dhe Mjekimit Intenziv, vërtetimi mjekësore per vdekje ..., vërtetimi per vdekje per te vdekurin N.Xh e dt. 29.04.2014, vështrim ne fotodokumentacionin nga shkresat e lendes gjithsej 15 fotografi sipas numrit rendor, vështrim ne raportin e aksidentit dhe skicën e vendit te ngjarjes me nr. te rasti ... dt. 28.04.2014, vështrim ne raportet mjekësore per te demtuarin B.Sh, M.R., fleteleshimin per te dëmtuarin Sh.Gj., H.H, flete lëshimin per te pandehurin Xh.Z idt. 06.05.2014,

Pas leximit te provave, Prokurori i shtetit, mbrojtësi, i pandehuri, përfaqësuesi i viktimës, kane deklaruar se nuk kanë propozime te tjera sa i përket procedurës se plotësimi te provave dhe procedura ka vazhduar me paraqitjen e mbrojtjes nga i pandehuri.

I pandehuri Xh.Z gjate procedurës për marrjen ne pyetje ne cilësinë e te pandehurit ka deklaruar se mbetem në tërësi të dhënë në seancën gjyqësore të dt. 26.07.2018 ku ka deklaruar se atë dite jemi nisur nga ora 07:00, rreth dy tri dite me herët kam biseduar me te dëmtuarit për mundësin me shku me punu ne fshatin ... per me rregullu rrethojën e vreshtes dhe kjo ka qene me pagese me meditje edhe unë kam qene me pagese nga vellau im dhe jemi nisur rrethe orës 07:00, te mëngjesit ka qene H.H, B.Sh, M.R., Sh.Gj. dhe i ndjeri N.Xh te gjithë i kam marr ne ..., unë kam qene me kombin tim –VË, rreth 45min, kemi arritur ne fsh. ... nga ..., pas arritjes kemi filluar punën ne rregullimin e rrethojës, dikush ka punuar ne vendosjen e shtyllave dikush ne hapjen e gropave, shtyllat kane qene te betonit dhe rreth ores 12:30 përafërsisht ka filluar qe te bie shi, per shkak te atij shiu na e kemi ndërpre punën kemi pritur pak dhe me mendimin e te gjithëve kemi marr vendim qe te nderprejme punën per atë dite per shkak te shiut, ne momentin kur kemi tentuar te nisemi me kombi – nuk kemi mundur per shkak se ka qene vendi i rrëshqitshme dhe lloq, per shkak se pozita ka qene perpjete, dhe njeri prej tyre qe te ngarkohen do dru, drute kane qene te vellaut, kane qene te perziera sidomos dru lloji shkoze, kur i kemi ngarkuar drutë por edhe punëtoret e kane shtyer kombin kemi dalur ne rruge e cila ne ate kohe ka qene ne zhavor tani është shtruar ne asfalt, kur kemi dalur larte i kam lutur qe drute te i largojmë nga kombi, ka qene duke ra shume shi edhe mu kane lute qe ti leme aty, kemi vazhduar rrugën nga fsh. ... pastaj ... dhe permbi ... te vendi i quajtur "... " kam tentuar te frenoj por frenimi ishte i kote, kombi ka filluar te marr shpejtësinë me te madhe por nga ana e majtë e rrugës ishte nje beton i madh me te kaluar te atij betoni kame hyre ne anën e majte te rrugës, më qellim qe te iku ma te keqes se mundeshme per vete dhe te tjerët, e di qe jemi rrokur ne diçka dhe jemi rrotullise , kur e kemi goditur ate pjese me tutje nuke di, me vone e dije me kujtohet M.R me vone ka qene mire , nuk me kujtohet asgje per personat qe kane qene mbrapa , qe kane kercyer nga kombi, ne ulsen e pare ka qene M.R. kemi provuar me ndal automjetin edhe me frenin e dores po ashtu edhe me menjaqe me nderru shpejtesine por ka qene e pamundur, kombin e kam pasur ne gjendje te rregullt, i pandehuri ka shtuar se fshati ... nga vendi ku ka ndodhur aksidenti është larg përafërsisht rreth 15km, rruga është ne te poshteze fsh. ... deri ne ... është teposheze, qe munde te jete rrethe dikund 2,5km, nga momenti i nisjes ne fsh. ... deri te momenti i aksidentit nuk kam vërejtur asgjë, kam vozitur rrethe 30 deri ne 40kmh.

Gjykata pas procedimit te provave te kësaj çështje penale gjatë këtij shqyrtim gjyqësor, paraqitjes se mbrojtjes nga ana e te pandehurit, mbrojtësit dhe te vlerësimit te tyre një nga një dhe ne lidhje me provat tjera, gjykata ne mbështetje te nenit 361 par.2 te KPP-së, ka vërtetuar gjendjen faktike si ne dispozitiv te aktgjykimit, dhe atë duke u provuar se ne veprimet e te pandehurit kemi te bëjmë me veprën penale Rrezikim i trafikut publik nga neni 378 par.9 e lidhur me par.6 e 1 te KPRK-së, kjo vërtetohet ne baze te provave te administruara gjate këtij shqyrtimi gjyqësor pasi qe nuk është kontestuese për gjykatën se ditën kritike dt.28.04.2014, pandehuri ka qene duke e drejtuar Automjetin VË Kombi me targa ..., ne ketë çështje paraprakisht është marre mendimi dhe konstatim i ekspertit te komunikacionit A.M., i cili ne Ekspertizën e dhëne me shkrim dt.12.06.2014, ku ka konstatuar se lëshimet i përkasin drejtuesit i automjetit VË Kombi te cilën e ka drejtuar i pandehuri

Xh.Z, po ashtu eksperti A.M. edhe ne seancën gjyqësore te dt.09.04.2018, ka theksuar dhe dhëne mendim se lëshimet i përkasin drejtuesit te automjetit , se nuk lejohet ne automjet te udhëtareve te barten dru, po ashtu edhe dëshmitari – dëmtuari Sh.Gj ka deklaruar se **“tereni ka qene i pa përshtatshme”**, nga Superekspertiza e dhëne nga Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike pranë Universitetit te Prishtinës “Hasan Prishtina”, kane dhëne këtë konstatim dhe mendim se;

“Shkaktar kryesor i këtij aksidentit ka qene dështimi i sistemit te frenimit, respektivisht zvogëlimi i efikasitetit te frenit punues.

“Lëshimi i ngasësit ka qene bartja e drunjëve ne automjet te udhëtareve”

Gjykata ne mbështetje te ekspertizes-ave te çështjes penale te nxjerrura ne këtë çështje, siç konstatohet edhe me larte, konstatohet se i pandehuri ka pasur “lëshime ka qene bartja e drunjeve ne automjet te udhëtarëve”, lëshimet ne këtë rast i përkasin te pandehurit, duke rrezikuar sigurinë e bashkudhëtareve dhe pjesëmarrëseve ne komunikacion dhe vete sigurinë e mjetit me rastin e drejtimit ne atë teren te pa përshtatshëm siç e vërtetuan edhe dëshmitaret e theksuar si me larte, neni 171.2, b) i Ligjit për sigurinë ne komunikacionin rrugor – Ligji nr. 02/L-70, përcakton se “ngarkesa ne automjet duhet vendoset ne mënyrë,.. ” b.) te mos e pakësoj stabilitetin e mjetit dhe mos e vështirësoj drejtimin e mjetit”, neni 54 i te njëjtit ligji përcakton se “Shoferi duhet të ngasë mjetin, me shpejtësi adekuate dhe sjellje e cila i lejon shoferit që të kontrolloj mjetin, në kushte ekzistuese të komunikacionit, posaçërisht duke pasur parasysh pamjen, kushtet dhe dukshmërinë e rrugës, kushtet dhe ngarkesën e mjetit, kushtet atmosferike dhe dendësinë e komunikacionit në mënyrë që mjetin e vet ta ndal para çdo pengese”.

Mos ndërmarrja e veprimit ne largimin e sendeve-drunjeve nga automjeti i udhëtareve pasi qe bartja e drunjeve ne automjet për destinim te udhëtarëve është i ndaluar siç e konstatuan edhe grupi i eksperteve dhe eksperti i vetëm, i përket dhe është nen përgjegjësin e drejtuesit te automjetit.

Nga gjendja faktike është vërtetuar se ne automjetin Kombi kane qene 6 persona si dhe ngarkesa e drunjeve siç vërtetohen nga fotodokumentacioni dhe nuk mohohet as nga vete i pandehuri, e qe bartja e drunjeve ka qene e ndaluar duke rrezikuar udhëtarët dhe vete drejtuesin e automjetit, si pasoje e nje veprimi te tille ngarkesa ne kombi i drunjeve ka rezultuar ne një pasoje qe ka rezultuar ne “humbjen e efikasitetit te sistemit te frenimit” siç përcaktohet ne superekspertizë fq.13, pika 2.4, ku konstatohet “ Gjate lëvizjes se automjetit ne tatëpjeta te gjata me pjerrtesi te medha nuk është e parapare qe te përdoret vetëm sistemi i frenimit (freni punues i këmbës), por automjeti duhet te leviz me shpejtësi qe i përgjigjen shkalles se ulet te transmisionit ne ndërrues, ashtu qe motori ta ngadalësoj shpejtësinë duke mos lejuar qe te rritet shpejtësia”, nga kjo rezulton pasi qe rruga ne pjese te caktuara ka qene me tatpejta dhe përdorimi i shpeshte i frenimit ka rezultuar ne humbje e efikasitetit te frenimit, pastaj kushtet e rrugës ne nje relief te tille qe me njej ngarkese te tille, e bëjnë përshkrimin e nje rruge ende me te papërshtatshme per vozitje te sigurte, respektivisht te rrezikshme, e gjitha kjo ne rastin konkret ka rezultuar edhe ne dëmtimin e sistemit te transmisionit, qe rezulton si lidhje kauzla e veprimit deri ne shkaktim te pasojës.

Si pasoje e lëshimeve te drejtuesit te automjetit – te pandehurit duke lejuar bartjen e drunjeve ne automjet te udhëtarëve–Kombi, një veprim i tille ka rezultuar i rrezikshëm për bashkudhëtarët dhe pjesëmarrësit ne komunikacion, pasi si pasoje e një ngarkese te tille ne persona (6 persona), po ashtu edhe ngarkesa e drunjeve (350kg<550kg) ka pasur efektin e saj ne një pasiguri me rastin e drejtimit te automjetit, e veçanërisht ne ate pjese te terrenit te rrezikshëm me tatpjeta qe e vërteton edhe dëshmitari Sh.Gji te dhënë gjate seancës gjyqësore te dt.09.03.2018, ku ka deklaruar se ka pasur vende me **“terene te papërshtatshme”**, qe detyrimisht ka ndikuar ne përdorimin e shpeshte te frenimit, qe ka rezultuar me humbjen e efikasitetit te frenimit kjo vërtetohet edhe ne Superekspertizën fq.13 ku konstatohet si me larte, rrethana këto qe e bëjnë gjykatën te vlerësoj ne arsyet e theksuara me larte, ne lëshimet e te pandehurit, pasi qe drejtuesi i automjetit ka te drejtat dhe barte përgjegjësit, sa i preket ngarkesës ne automjet te drunjeve, me arsyet e dhëna si me larte, e mbi bazën e provave te administruara Gjykata ka krijuar bindjen e plote duke vendosur si ne dispozitiv te këtij aktgjykimi, ku vërtetohet se i pandehuri ka kryer veprën penale me te cilën akuzohet, gjykata i vlerësoj edhe me rastin e marrjes se aktgjykimit, duke sqaruar çdo rrethane lidhur me çështjen, duke krijuar një bindje te bazuar te gjykatës me rastin e marrjes se vendimit se ne veprimet e te pandehurit ekzistojnë elementet e veprës penale Rrezikim i trafikut publik nga neni

378 par.9 e lidhur me par.6 e 1 te KPK-es, duke e shpallur fajtor te pandehurin për ketë veprë penale siç konstatohet ne dispozitiv te Aktgjykimit dhe duke i shqiptuar dënimin përkatës.

Gjykata ne vlerësimin e mbrojtjes se te pandehurit dhe e mbrojtësit e cila mbrojtje e është refuzuar e pa bazuar, e ne kundërshtim me provat e procedura ne ketë çështje penale te konstatuar me larte, ekspertiza e ekspertit konstatojnë lëshimet e te pandehurit, po ashtu edhe Superekspertiza e dhëne nga Fakulteti i Inxhinierisë Mekanik ne Prishtine konstaton se drejtuesi i automjetit VË Kombi ka pasur lëshime siç konstatohet ne Superekspertize, në fq.10 ku ceket se **“Në radhën e tretë të ulëseve (të parapara për tri ulëse) dhe hapësirën e bagazhit kanë qenë të vendosura drutë)”** siç shihet edhe ne Figurën nr.3 në Superekspertizë dhe po ashtu në dëshmin e dhënë nga antari i grupit të ekspertëve Naser Lajqi në seancën e shqyrtimit gjyqësor me dt. 26.07.2018 ku thekson se **“nuk lejohet bartja e druve sa i përket masës të këtij kombi, ka mundur të bashkëngjitet edhe një rimorkio me masën maksimale të lejuar 750kg dhe të garantohet frenimi i sigurve me frenat të cilat janë përdorë edhe për kombin rimorkio”** pra sa i përket pretendimeve të mbrojtësit se prishja e sistemit të frenimit ka qenë “vis major” kjo nuk qëndron duke u bazur edhe në Superekspertizë ngarkesa e automjetit me drunjëve ka qenë 350kg<550kg, përveç drejtuesit kanë qenë edhe 5 bashkudhëtar, ku anëtari i grupit të ekspertëve ka deklaruar edhe gjatë seancës se **“humbja-zvogëlimi i efikasitetit të frenimit mund të humbë në tatëpjezë të gjata dhe në këto raste nxehet disku me feroden dhe tamburi”**(Seanca gjyqësore e datës 26.07.2018 fq.3), dhe po ashtu në Superekspertizë në fq.13 2.4 konstatohet se **“gjatë lëvizjes së automjetit në tatëpjeta të gjata në pjerrësi të mëdha nuk është e paraparë që të përdoret vetëm sistemi i frenimit (freni punës-i këmbës) por automjeti duhet të lëviz me shpejtësi që i përgjigjen shkallës së ulët të transmisionit në ndërrues, ashtu që motori ta ngadalësoj shpejtësinë duke mos lejuar që të rritet shpejtësia. Si pasojë e përdorimit të gjatë të frenit punues në tatëpjeta të gjata, temperaurat në mes tamburit/ferodës dhe diskut/ferodës janë të larta që për rezultat do të ketë humbjen e efikasitetit të sistemit të frenimit”**, ky konstatim e përjashton pretendimin e mbrojtësit që kemi të bëjmë me “vis major” e mbi bazën e të gjitha fakteve të cekura më lartë rezulton se mbrojtja e te pandehurit dhe pretendimet e mbrojtësit janë te pa qëndrueshme, e mbi bazën e provave te administruara Gjykata ka krijuar bindjen e plote duke vendosur si ne dispozitiv te këtij aktgjykimi.

Ne asnjë mënyre nuk mund te arsyetohet një ngarkese e tille me drunjëve siç konstatohet ne fotodokumentacion, ajo mase–sasi e drunjeve patjetër parqet rrezik dhe pasiguri per bashkudhëtarët, po ashtu edhe për stabilitetin e mjetit në lëvizje siç mund të vlerësohet sipas nenit 171.2 a,b) Ligjit për sigurinë ne komunikacionin rrugor – Ligji nr. 02/L-70, një fakt te tille për nje veprim qe nuk lejohet te ndodh, e kane sqaruar edhe eksperti e komunikacionit gjate shqyrtimit gjyqësor, po ashtu edhe ne ekspertizat – respektivisht Superekspertiza me shkrim.

Përveç qe ky aksident ka rezultuar me viktimat-qe ka pësuar i ndjeri N.Xh, lëndime te natyrës se rende trupore kane pësuar Sh.Gj, po ashtu edhe vete ti pandehuri, ndërsa lëndime te natyrës se lehte trupore kane pësuar H.H, M.R., B.Sh.

Ne rastin konkret ne raport me çështjen penale ndaj te pandehurit nuk ekzistojnë rrethana te cilat kishin me përjashtuar përgjegjësin penale për te pandehurin.

Ne dispozitivin e Aktgjykimit është bere përshkrimi faktik i veprimeve i rrethanave qe nënkupton përshkrimin faktik te veprës, qe ne dispozitiv te Aktgjykimit pas administrimit te provave janë bere plotësime edhe sipas korigjimeve te bere nga Prokurori i Shtetit ne fjalën përfundimtare, ne përshkrim faktik i nevojshëm ne raport me veprën penale, kjo duke pasur mbështetje ne nenin 365 par.1 nenpar.1.1 te KPP-së, ne sqarime edhe ne Komentarin e Kodit te Procedurës Penale faqe 848, ne komentim te nenit 365 par.1 nenpar.1.1 te KPP-së, ku citohet “Edhe pse sa i përket përshkrimit faktik te veprës duhet te ekzistojte identiteti ndermejte aktakuzës dhe aktgjykimit, kjo nuk do te thotë se aktgjykimi duhet ta marre ne mënyrë mekanikë dhe tekstualisht tekstin nga aktakuza”, kjo i referohet përshkrimit faktik duke mos cenuar ne asnjë mënyre identitet objektiv pasi qe është përcaktuar kualifikimi ligjor për veprën penale me te cilën akuzohet i pandehuri dhe atë subjektiv pasi qe ne dispozitiv te aktakuze është i vërtetuar identiteti i palës se pandehur.

Andaj te gjitha këto vërtetojnë rrethanat për gjendjen faktike të përshkruar në dispozitiv të këtij

aktgjykimi dhe me këto veprime përmbushen – krijohen elementet e veprës penale Rrezikim i trafikut publik nga neni 378 par.9 e lidhur me par.6 e 1 të KPRK, të gjitha rrethanat si me lartë tregojnë gjendjen faktike të përshkruar si në dispozitiv të aktgjykimit.

Me rastin e caktimit të llojit të dënimit dhe matjes së lartësisë së dënimit për të pandehurin gjykata pati parasysh të gjitha rrethanat e parapara me nenin 73 të KPRK-së, si rrethanë lehtësuese mori, është hera e parë që bie ndesh me ligjin, shprehjen e keqardhjes, person familjare, moshë e tij e mesme, vetë i pandehuri ka pësuar lëndime të natyrës së rënde trupore, si rrethana rënduese gjykata ka vlerësuar moskujdesin të shtuar me rastin e pjesëmarrjes në komunikacion, ngarkesë me lende – sende që mund të jenë të rrezikshme në automjet-drunje, që ka rrezikuar personat-bashkudhëtarët, rast i cili ka rezultuar me pasoja fatale për tani të ndjerin N.Xh, lëndime trupore të pësuar bashkudhëtarët- të dëmtuarit H.H, B.Sh, M.R kanë pësuar lëndime të natyrës së lehtë trupore, bashkudhëtar-i dëmtuari B.Sh lëndime të natyrës së rëndë trupore siç konstatohet në dispozitiv, deklarin e përfaqësuesit të të ndjerit N.Xh, vëllau E.Xh i cili në seancën gjyqësore të dt. 25.03.2019 ka deklaruar se i pandehuri nuk ka kërkuar falje edhe pse rasti ka ndodhur që 5 vite përveç një herë që ka qenë me rastin e vdekjes me një kushëri të tij, mbi bazën e kësaj të pandehurit i shqiptoi dënim si në dispozitiv të këtij aktgjykimi duke vlerësuar se me një dënim të tillë do të arrihet qëllimi i këtij dënimi i paraparë sipas nenit 73 të KPRK-së, duke vlerësuar se njëra nga qëllimet e dënimit është të parandalojë kryesin nga kryerja e veprave penale në të ardhmen dhe të beje rehabilitimin e tij dhe se të përmbajë personat e tjerë nga kryerja e veprave penale, duke vlerësuar se i pandehuri do të përmbahet dhe të ketë sidomos kujdes të shtuar në trafikun publik në mënyrë që të mos rrezikohet jeta dhe shëndeti i personave në trafikun publik andaj gjykata ka vlerësuar se edhe me një dënim të tillë do të arrihet efekti dhe qëllim i dënimit i parapare me ligj.

Vendimin mbi shpenzimet e procedurës penale dhe paushallin gjyqësor, gjykata e muar konform neneve 450 dhe 451 të KPP-së, ndërsa udhëzimi i palës të dëmtuara për realizimin e kërkesës pasurore juridike në kontest civil u mbështet në nenin 463 të KPP-së, ndërsa të dëmtuarit H.H dhe Sh.Gj, gjatë seancës kanë deklaruar se heqin dorë nga kërkesa pasurore juridike, mundësi kjo e përcaktuar me nenin 461 të KPP-së.

Nga theksimet e theksuara si me lartë u vendos si në dispozitiv të këtij aktgjykimi.

GJYKATA THEMELORE NË MITROVICË
Departamenti i përgjithshëm
P.nr.1085/2018, dt.03.04.2019

Procesmbajtësja
Valdete Sadiku

Gjyqtari
Bekim Veliqi

KËSHILLA JURIDIKE: Kundër këtij aktgjykimi është e lejuar ankesa në afat prej 15 (pesëmbëdhjete) ditësh prej ditës së pranimit të këtij aktgjykimi, përmes kësaj Gjykate, për Gjykatën e Apelit në Prishtinë.