

BOSNA I HERCEGOVINA
FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE
TUZLANSKI KANTON
KANTONALNI SUD U TUZLI
Broj: 03 0 K 016938 21 K 2
Tuzla, 19.11.2021. godine

Presuda pravosnažna dana 13.12.2021. godine
sudija, Mersida Sušić, s.r.

U IME FEDERACIJE BOSNE I HERCEGOVINE!

Kantonalni sud u Tuzli, u vijeću sastavljenom od sudija Merside Sušić, kao predsjednika vijeća, Rozalije Džanić i Aide Škripić, kao članova vijeća, sa zapisničarem Šejlom Adžajlić, u krivičnom predmetu protiv optuženog A. N., zbog krivičnog djela – teška krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa – iz člana 336. stav 2. Krivičnog zakona Federacije Bosne i Hercegovine, u vezi sa krivičnim djelom – ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti – iz člana 333. stav 1. Krivičnog zakona Federacije Bosne i Hercegovine, nakon održanog ročišta za razmatranje Sporazuma o priznanju krivnje i pretresa za izricanje krivičnopravne sankcije dana 19.11.2021. godine u prisustvu tužiteljice Kantonalnog tužiteljstva Tuzlanskog kantona Hrustanović Dine, optuženog A. N. i njegovog branitelja advokata Radončić Mensura istog dana, donio je i javno objavio:

P R E S U D U

A. N., sina S. i M. rođ. H., rođen ... godine u T., nastanjen u mjestu M., P. bb, općina G., pismen, sa završenom srednjom školom, po zanimanju mašinski tehničar, zaposlen u „A. J“ d.o.o. G., oženjen, otac dva malodobna djeteta, srednjeg imovnog stanja, vojsku nije služio, Bošnjak, državljanin BiH, JMB ..., neosuđivan.

K R I V J E

Što je:

Dana 13.02.2017.godine oko 02,40 sati, na magistralnom putu M-4, u mjestu Gnojnica Polje, općina Lukavac, upravljajući vlastitim putničkim motornim vozilom marke „Volkswagen“ tip „Passat“, registarskih oznaka ..., krećući se magistralnim putem iz pravca Tuzle u smjeru Doboja, brzinom od oko 85,83 km/h i pod uticajem alkohola u krvi sa koncentracijom od 2,35 g/kg, iako je bio svjestan da upravljajući prijevoznim sredstvom u takvom stanju može ugroziti javni promet da dovede u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg opsega, pa pristajući na to, usljed kojeg stanja je bio očito nesposoban za sigurnu vožnju, postupajući tako suprotno odredbi člana 174. stav 1. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, pa je, u stanju takve alkoholisanosti i njegove nesposobnosti za sigurno upravljanje vozilom, u momentu kada je, u dometu dugih svjetala na vozilu mogao uočiti zaustavljeno teretno motorno vozilo marke „Daimler-Benz“, registarskih oznaka, vlasništvo M. E., koje vozilo je kao šlep-služba služilo za obavljanje poslova utovara putničkog motornog vozila iz prethodne saobraćajne nezgode koja se dogodila na navedenom mjestu, a koje je bilo zaustavljeno na desnoj saobraćajnoj traci, kojom se kretalo putničko motorno vozilo „Passat“, posmatrano iz pravca Tuzle u smjeru Doboja, i koje nije bilo obilježeno odgovarajućom svjetlosnom signalizacijom, a koje vozilo je mogao uočiti na udaljenosti od oko 80 metara, propustio da smanji brzinu kretanja svog vozila do 80 km/h, a kolika je maksimalno dozvoljena brzina iznosila na toj dionici puta, i u kojoj situaciji je, blagovremenim kočenjem, mogao zaustaviti vozilo u cilju izbjegavanja udara u zaustavljeno teretno vozilo, postupajući tako suprotno odredbi člana 44. stav 3. tačka 3) kao i odredbama članova 57. stav 1. i 58. stav 1. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, jer je, vozeći u takvom stanju nesmanjenom brzinom, propustio da preduzme radnju kočenja, u cilju izbjegavanja udara u navedeno vozilo, a niti je preduzeo radnju obilaženja navedenog teretnog vozila, koje radnje je mogao nesmetano izvesti jer mu je to omogućavala dobra preglednost puta, pa je usljed tih propusta i

njegovog stanja alkoholisanosti, prednjom lijevom čeonom stranom svog vozila udario u prednju lijevu čeonu stranu teretnog motornog vozila, te je nakon udara nastavio kretanje za najviše 4 metra, a potom prednjim lijevim čeonim deformisanim dijelom svog vozila udario u D. K., koji se nalazio na desnoj kolovoznoj traci, sa lijeve bočne strane zaustavljenog vozila „Daimler-Benz“, na oko 0,5 metara od desne ivice kolovoza, a koji je u momentu udara obavljao poslove utovara putničkog motornog vozila, iz prethodne saobraćajne nezgode, na teretno motorno vozilo „Daimler-Benz“, kojom prilikom je D. K. zadobio tjelesne ozljede u vidu iskrvarenja u trbušnu šupljinu usljed razdora jetre, slezine i opornjaka tankog crijeva, usljed čega je isti na licu mjesta smrtno stradao, dok su saputnici u putničkom motornom vozilu „Passat“ zadobili lake tjelesne ozljede, i to: M. K. u vidu krvnog podliva tkiva poglavine u čeonom dijelu glave lijevo i oguljotine kože u predjelu glave, A. B. u vidu oguljotine kože u desnom sljepoočnom dijelu glave, ogrebotine kože u predjelu desne uške i oguljotine kože sa prednje strane lijevog koljena te M. B. u vidu oguljotine kože ispod oba oka, te u predjelu nosa.

dakle, pod uticajem alkohola, upravljao prijevoznim sredstvom, iako je zbog toga bio očito nesposoban za sigurnu vožnju i time tako ugrozio javni promet, da je doveo u opasnost život ili tijelo ljudi i imovinu većih razmjera, usljed čega je prouzrokovana smrt jedne osobe,

čime je počinio krivično djelo – Teška krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa – iz člana 336. stav. 2. u vezi sa krivičnim djelom – Ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti – iz člana 333. stav 1. Krivičnog zakona Federacije Bosne i Hercegovine.

pa ga sud za to krivično djelo primjenom odredaba člana 336. stav 2. u vezi sa članom 333. stav 1., te članovima 41., 42., 43., **50. stav 1. tačka b) i 51. stav 1. tačka b) Krivičnog zakona Federacije Bosne i Hercegovine,**

O S U D U J E

na kaznu zatvora u trajanju od 1 (jedne) godine

Na temelju člana 77. Krivičnog zakona Federacije Bosne i Hercegovine prema optuženom A. N. se izriče sigurnosna mjera – zabrana upravljanja prijevoznim sredstvom - motornim vozilom „B“ kategorije u trajanju od 2 (dvije) godine.

Na temelju člana 202. stav 4. Zakona o krivičnom postupku Federacije Bosne i Hercegovine optuženi se oslobađa obaveze naknade troškova krivičnog postupka.

Na temelju člana 212. stav 3. Zakona o krivičnom postupku Federacije Bosne i Hercegovine oštećeni K. J. se upućuje da svoj imovinskopравни zahtjev ostvaruje u parničnom postupku.

O b r a z l o ž e n j e

Optužnicom Kantonalnog tužilaštva Tuzlanskog kantona broj T03 0 KT 0064453 17 16.10.2017. godine, koja je potvrđena dana 06.11.2017. godine, koja je izmijenjena na glavnom pretresu dana 16.10.2020. godine. optužen je A. N. zbog krivičnog djela – Teška krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa – iz člana 336. stav 2. u vezi sa krivičnim djelom – Ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti – iz člana 333. stav 1. Krivičnog zakona Federacije Bosne i Hercegovine (KZFBiH) Nakon ispitivanja stanja predmeta u predmetnoj krivičnopravnoj stvari zakazan je glavni pretres. Na glavnom pretresu dana 16.10.2020. godine branitelj optuženog je naveo da iz analize provedenih dokaza koji su provedeni na glavnom pretresu, a nakon što je izmijenjena optužnica je njegov branjenik odlučio da promijeni izjavu o priznanju krivnje, te je optuženi priznao krivnju po izmijenjenoj optužnici kantonalnog tužitelja.

Presudom Kantonalnog suda u Tuzli broj 03 0 K 016938 21 K 2 od 20.10.2020. godine optuženi A. N. je oglašen krivim za krivično djelo Teška krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa – iz člana 336. stav 2. u vezi sa krivičnim djelom – Ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti – iz člana 333. stav 1. KZFBiH . pa ga je sud za navedeno krivično djelo primjenom odredbi člana 41., 42., 43., 50. stav 1. tačka b) i člana 51. stav 1. tačka b) Krivičnog zakona Federacije Bosne i Hercegovine, osudio na kaznu zatvora u trajanju od 1 (jedne) godine. Istom presudom na temelju člana 77. Krivičnog zakona Federacije Bosne i Hercegovine optuženom je izrečena sigurnosna mjera – zabrana upravljanja prijevoznim sredstvom - motornim vozilom „B“ kategorije u trajanju od 2 (dvije) godine, na temelju člana 202. stav 4. Zakona o krivičnom postupku Federacije Bosne i Hercegovine (ZKP FBiH) optuženi je oslobođen obaveze plaćanja krivičnog postupka, a na temelju člana 212. stav 3. ZKP FBiH oštećeni K. J. upućen je sa imovinskopравnim zahtjevom na parnični postupak.

Rješenjem Vrhovnog suda Federacije Bosne i Hercegovine broj 03 0 K 016938 20 Kž od 16.02.2021. godine, presuda Kantonalnog suda Tuzla broj 03 0 K 016938 17 K od 20.10.2020. je ukinuta i predmet vraćen ovom sudu na ponovno suđenje.

U ponovnom odlučivanju u spis je uložen Sporazum o priznanju krivnje koji je sačinjen u pismenom obliku dana 17.11.2021. godine između kantonalne tužiteljice Nurkanović Maje i optuženog N. A. i njegovog branitelja, advokata Mensura Radončića i uz sporazum je dostavljen uređeni činjenični opis optužnice Kantonalnog tužiteljstva Tuzlanskog kantona broj T03 0 KT 0064453 17 od 16.10.2017, pa je optuženi nakon što mu je pročitana izmijenjena optužnica izjavio da razumije izmijenjenu optužnicu i djelo koje mu je stavljeno na teret.

U skladu sa odredbom člana 246 ZKP FBiH ovaj sud je prilikom razmatranja sporazuma o priznanju krivnje provjerio da li je optuženi sporazum o priznanju krivnje zaključio dobrovoljno, svjesno i sa razumijevanjem, da li je upoznat o mogućim posljedicama kao i posljedicama koje su vezane za imovinskopравni zahtjev i troškove krivičnog postupka, utvrdio da li postoji dovoljno dokaza o krivnji optuženog, da li je optuženi razumio da se zaključenim sporazumom o priznanju krivnje odriče prava na suđenje i da ne može uložiti žalbu na krivičnopравnu sankciju koja je ugovorena sporazumom, da li je oštećenom pružena mogućnost da se pred tužiteljem izjasni o imovinskopравnom zahtjevu., pa je nakon što je pročitao Sporazum o priznanju krivnje koji je sačinjen u pismenom obliku dana 17.11.2021. godine između tužiteljice Nurkanović Maje i optuženog N. A. i njegovog branioca, advokata Mensura Radončića i to tako da su stavom 1. Sporazuma stranke ovog sporazuma potvrđuju da se isti odnosi na optužnicu Kantonalnog tužiteljstva TK broj T03 0 KT 0064453 17 od 16.10.2017. godine koja je potvrđena dana 06.11.2017. godine te uređena dana 16.11.2021.g. kojom je optuženom stavljeno na teret krivično djelo- Teška krivična djela protiv sigurnosti iz javnog prometa, – iz člana 336. stav. 2. u vezi sa krivičnim djelom – Ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti – iz člana 333. stav 1. Krivičnog zakona Federacije Bosne i Hercegovine, u vrijeme, na mjestu i na način kako je to činjenično opisano u tački 1. Sporazuma a kako je to tužiteljica danas i pročitala na ovom ročištu, stavom 2. Sporazuma optuženi je potvrdio da je prije potpisivanja ovog sporazuma kako tužioca, tako i od svog branioca upoznat o mogućim posljedicama zaključivanja sporazuma uključujući posljedice vezane za imovinsko правni zahtjev oštećenog, oduzimanje imovinske koristi, pribavljene krivičnim djelom kao i one koje se vezuje uz troškove krivičnog postupka. stavom 3. Sporazuma optuženi izjavljuje da je primio optužnicu od 16.10.2017.g. kao i uređenu optužnicu od 16.11.2021.g. da se konsultovao sa svojim braniocem i da dobrovoljno svjesno i sa razumijevanjem potpuno priznaje svoju krivnju za počinjeno krivično djelo kako je to činjenično i pravno opisano u tački 1. ovog Sporazuma. Stavom 4. stranke se sporazumjele da tužilac ovim sporazumom predloži da sud optuženog za navedeno krivično djelo, teška krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa iz člana 336. stav 2. a u vezi sa krivičnim djelom ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti iz člana 333 stav 1. KZ FBiH opisano u tački 1. ovog sporazuma, izrekne kaznu zatvora u trajanju od jedne godine. stavom 5, stranke se sporazumjele da tužilac ovim sporazumom predloži da sud optuženom na temelju člana 77. KZ FBiH izrekne

sigurnosnu mjeru zabrane upravljanja prevoznim sredstvom motornim vozilom B kategorije u trajanju od 2 (dvije) godine. stavom 6 da optuženi razumije da se ovim sporazumom priznaje krivnju za krivično djelo iz tačke 1. odriče prava na suđenje i da on i njegov branilac neće moći izjaviti žalbu na krivično pravnu sankciju koja će mu biti izrečena presudom ovog suda na osnovu sporazuma. stavom 7. ako sud prihvati ovaj sporazum stranke su se usaglasile da optuženi presudom bude obavezan da snosi troškove krivičnog postupka kao i paušalni iznos koji odredi sud. Optuženi je upoznat da prethodni troškovi ne obuhvaćaju troškove izabranog branitelja. Uz sporazum je dostavljena je i službena zabilješka Kantonalnog tužiteljstva Tuzlanskog kantona broj T03 0 KT 0064453 17 od 16.11.2021.g. iz kojeg prozilazi da je branilac optuženog A. N., advokat Mensur Radončić, podnio prijedlog za zaključenje sporazuma o priznanju krivnje povodom optužnice ovog tužilaštva, u predmetu broj gornji. U skladu sa odredbom člana 246. stav 6. tačka e. ZKP F BiH koja propisuje da će sud prilikom razmatranja sporazuma o priznanju krivnje provjeriti da li je oštećenom pružena mogućnost da se pred tužiocem izjasni o imovinsko pravnom zahtjevu, da je dana 16.11.2021.g. telefonskim putem kontaktirao oštećenu K. J., oca smrtno stradalog K. D. u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi, te ga obavijestila o namjeri optuženog da sa tužilaštvom zaključi sporazum o priznanju krivnje koji je tom prilikom izjasnio da i dalje postavlja imovinsko pravni zahtjev da ga je optuženi pozvao jednom nakon nezgode i priznao odgovornost za istu, da ga je povrijedio kada je na suđenju čuo da se optuženi izjasnio da nije kriv, te da iz tog razloga se pridružuje i njegovom krivičnom gonjenju, da je pred osiguravajućom kućom pokrenuo postupak naknade štete ali se nije decidno izjasnio da li mu je isplaćena naknada štete zbog smrti člana porodice u predmetnom događaju. Nakon što je pročitao sporazum kantonalna tužiteljica je izjavila kada je u pitanju tačka 7 sporazuma da ostavlja na ocjenu sudu da li će optuženog obavezati na plaćanje troškova krivičnog postupka. Nakon toga optuženi je izjavio da je imao dovoljno vremena prije nego što je zaključio ovaj sporazum da razgovara sa svojim braniteljem i da je sagledao sve okolnosti predmeta prije nego je pristupio sačinjavanju sporazuma sa tužiteljstvom, da je sporazum o priznanju krivnje zaključio dobrovoljno, svjesno i sa razumijevanjem, da je razumio da zaključenjem sporazuma se odriče prava na suđenje, da je razumio da zaključenjem sporazuma o priznanju krivnje se ne može žaliti na kaznu koja je ugovorena u sporazum, da na njega nije niko vršio bilo kakav pritisak da bi zaključio sporazum o priznanju krivnje sa tužiteljstvom, niti mu je neko obećao bilo kakvu korist da bi zaključio sporazum o priznanju krivnje, da se ranije nije liječio od mentalne bolesti ili bolesti ovisnosti i da nije trenutno pod uticajem alkohola, droga ili lijekova što bi moglo uticati na njegovu volju, da prilikom zaključenja sporazuma o priznanju krivnje nije bio pod uticajem bilo kakvih lijekova, opojnih droga ili alkohola te naveo da se događaj desio u vrijeme, na mjestu i na način kako je to navedeno u ovoj izmijenjenoj optužnici od 16.11.2021 godine. Nakon što je sud utvrdio da je optuženi sporazum o priznanju krivnje zaključio u skladu sa odredbom člana 246 ZKP FBiH sud je uvrstio dokaze i to: iskaz vještaka sudske medicine dr. Vede Tuce dat na glavnom pretresu 28.02.2018. godine, iskaz vještaka saobraćajne struke Džafić Ešefa dat na glavnom pretresu 28.02.2018. godine, iskaz K. J. dat na glavnom pretresu 28.02.2012. godine, iskaz svjedoka B. M. dat na glavnom pretresu 28.02.2012. godine, K. M. dat na glavnom pretresu 28.02.2018. godine, B. A. dat na pretresu 28.02.2018. godine, A. A. S. dat na glavnom pretresu 28.02.2018. godine, M. E. dat na glavnom pretresu 28.02.2018. godine, koji svjedoci su direktno i unakrsno ispitani kao i vještaci od strane tužiteljstva i od strane, zapisnik o uviđaju PU Lukavac, od 13.02.2017. godine pod brojem 08-05/7-1-17, fotodokumentacija saobraćajne nezgode, sačinjena u mjestu Gnojnica, Polje, Općina Lukavac, od 13.02.2017. godine od strane MUP TK-a Tuzla pod brojem 08-05/7-1 od 26.02.2017. godine, sa priloženim fotografijama, crno-bijelim fotografijama, radi se o ukupno 80 fotografija, sa objašnjenjem, skica lica mjesta od 13.02.2017. godine, sačinjena prilikom uviđaja saobraćajne nezgode, koja se desila u Gnojnica Polje Općina Srebrenik, MUP-a TK, Alkotest za A. N. od 13.02.2017. godine, alkotest za lice B. A. od 13.02.2017. godine, Alkotest za B. M. od 13.02.2017. godine, za K. M. od 13.02.2017. godine, zahtjev za ljekarski pregled i određivanje alkohola u krvi i urina radi određivanja alkoholisanosti za A. N. od 13.02.2017. godine, zahtjev za ljekarski pregled i određivanje alkohola u krvi i urina radi određivanja alkoholisanosti za K. M. od 13.02.2017. godine, zahtjev za ljekarski pregled i određivanje alkohola u krvi i urinu, radi određivanja alkoholisanosti za B. M. od 14.02.2017. godine, specijalistički nalaz JZU UKC Tuzla od 13.02.2017. godine klinike za

hirurgiju prijemne ambulante na ime K. M., nalaz i mišljenje radiologa UKC Tuzla, Prijemna ambulanta - Klinika za hirurgiju na ime K. M. od 13.02.2017. godine, specijalistički nalaz UKC Tuzla na ime B. A. od 13.02.2017. godine, nalaz i mišljenje radiologa UKC Tuzla prijemna ambulanta Klinike za hirurgiju na ime B. A. od 13.02.2017. godine, rezultati medicinsko biohemijskih pretraga UKC Tuzla Poliklinika za laboratorijsku dijagnostiku Zavod za biohemiju na ime B. A. od 13.02.2017. godine, u prilogu je CD zapisnik o obdukciji umrlog K. D., fotodokumentacija MUP-a TK broj 08-05/7-1 od 08.06.2017. godine, fotodokumentacija koja je sačinjena prilikom vršenja obdukcije mrtvog tijela K. D., sačinjena od 34 fotografije, i objašnjenjem, obavijest MUP-a TK broj 0209/176 od 13.02.2017. godine, podaci o povrijeđenim licima, obavijest MUP TK vezano za povrijeđeno lice B. A. broj 020/177 od 13.02.2017. godine, specijalistički nalaz UKC Tuzla – Klinika za hirurgiju prijemne ambulante Klinike za hirurgiju od 13.02.2017. godine na ime B. M., nalaz i mišljenje radiologa UKC Tuzla, na ime B. M., od 13.02.2017.godine, rezultati biohemijskih pretraga na ime B. M. UKC Tuzla, 13.02.2017.g., obavijest MUP-a o podacima za povrijeđena lica – B. M., saobraćajne nezgode, UKC Tuzla, broj: 0209/174 od 13.02.2017.godine, zapisnik o dobrovoljnoj predaji predmeta PU Lukavac, od 13.03.2017. g. pod brojem 08-05/7-1-25/17., zapisnik o predaji predmeta, PU Lukavac, od 15.03.2017.godine, broj: 08-05/7-1-26/17, kojim je od lica Enesa Maiera, izvršena predaja teretnog vozila Daimler Benz i kopija Ugovora o predmetnom vozilu, predmeti su vraćeni licu od koga su bili privremeno oduzeti, lice Enes Maier, Polica Drina osiguranje, AD Milići broj 647054, na ime A. N. Miričina Polje bb, Gračanica, putničko vozilo Volkswagen 3 WG Pasat, registarskih oznaka ..., fotokopija lične karte na ime N. A. iz Gračanice, fotokopija registracije putničkog motornog vozila na ime N. A., za vozilo Volkswagen Pasat 3 WG, potvrda o registraciji, Drina Bosna osiguranje broj 2240147 i ovjera registracije od 17.06.2016. do 17.06.2017. godine, potvrda o registraciji putničkog motornog vozila na ime Mulasalihović Sumbila, radi se o teretnom vozilu Daimler benz sa ovjerenom registracijom od 11.01.2014. godine do 07.02.2015.g, polica osiguranja, Sarajevo osiguranje d.d. broj 2108568 na ime Mulasalihović Sumbila za teretno motorno vozilo marke Daimler benz, za period 07.03.2016. g. do 07.03.2017. godine., potvrda roka važnosti registracije. Centar javne bezbjednosti Bijeljina broj registracije 19296 od 07.03.2016. godine, za teretno vozilo marke Daimler benz, vlasništvo Mulasalihović Sumbile dokazi koji se odnose na utvrđivanje tehničke ispravnosti teretnog motornog vozila Daimler Benz, potvrda Stanice za tehnički pregled teretnih vozila broj 33/2017. g. od 30.02.2017., zatim broj 38/17 za putničko motorno vozilo marke Passat registarskih oznaka ..., izvod iz kaznene evidencije na ime optuženog PU Tuzla od 24.02.2017. godine, popis troškova, iskaz vještaka neuropsihijatra Brigić Kasima dat na glavnom pretresu 18.10.2018.godine, iskaz vještaka saobraćajne struke Džinde Bajre dat na glavnom pretresu 18.10.2018.godine, iskaz vještaka Džindo Bajre kao vještaka odbrane i iskaz vještaka saobraćajne struke Džafić Ešefa koji su dati prilikom suočenja na glavnom pretresu dana 14.11.2018. godine, iskaz vještaka Džindo Bajre dat na glavnom pretresu 17.06.2019. godine i Džafić Ešefa dat na glavnom pretresu 17.06.2019. godine, iskaz svjedoka J. A. dat na pretresu 06.09.2019. godine, svjedoka O. Z. dat na pretresu 06.09.2019. godine, iskazi K. Z., S. N. i S. A., vještaka saobraćajne struke koji su sačinili nalaz i mišljenje kao Tim vještaka a kojeg su iznijeli na glavnom pretresu 19.12.2019. godine, iskaz vještaka saobraćajne struke Gabeljić Samira dat na glavnom predmetu 29.09.2020. godine, naredba za vještačenje Kantonalnog tužiteljstva Tuzlanskog kantona broj T03 o KT 006445 17 od 17.06.2017.g. za vještačenje tjelesnih povreda i Alkoholometrije, naredba za vještačenje za obdukciju mrtvog tijela K. D. pod brojem KTA 38/17 od 13.12.2017.g., nalaz i mišljenje vještaka dr. Vede Tuće od 12.06.2017. godine, zapisnik o obdukciji K. D., naredba za vještačenje vještaka saobraćajne struke KT TK broj T03 o KT 0064453 17 od 26.06.2017.g, nalaz i mišljenje vještaka Džafić Ešefa, naredba za dopunsko vještačenje po vještaku saobraćajne struke Gabeljić Samiru, izdata od strane Kantonalnog suda u Tuzli od 05.02.2020.g, dopunski nalaz i mišljenje vještaka Gabeljić Samira od 10.02.2020.g. koji dokaz je proveden kao dokaz suda. i utvrdio da postoji dovoljno dokaza o krivnji optuženog. Optuženi i njegov branitelj nisu prigovarali dokazima, nakon čega je sud donio rješenje i prihvatio sporazum o priznanju krivnje koji je zaključen između Kantonalnog tužiteljstva Tuzlanskog kantona po tužiteljici Maji Nurkanović, optuženog N. A. i njegovog branitelja Mensura Radončića od dana 17.11.2021. godine, dostavljen

ovom sudu uz uređenje optužnice broj T03 0 KT 0064453 17 od 17.11.2021. godine i uz službenu zabilješku sačinjenu od strane Kantonalnog tužiteljstva u pogledu stava oštećenog.

Vještak sudske medicine Tuco Vedo iznoseći svoj nalaz i mišljenje je naveo da je obavio sudsko-medicinsku obdukciju mrtvog tijela K. D., da je na osnovu vanjskog pregleda leša utvrdio da je desna noga deformisana u donjem dijelu potkoljenice da se radi o prelomu obje kosti u nivou skočnog zgloba, te krvni podliv na bočnoj strani lijevog sjedalnog predjela lijevog boka, da je obdukcijom u predjelu glave utvrdio krvnu podlivenost tkiva poglavine u tjemenu zatiljnog dijela glave u središnjem dijelu, da su meke moždane ovojnice difuzno krvlju podlivene, da je veliki i mali mozak, blago otečen, po principu razvoja generalizovanog moždanog otoka, a da je pregledom organa grudne šupljine utvrdio da su meka tkiva duž vratne kičme i gornjih dijelova grudne kičme obostrano, tamno-ljubičaste boje podlivena krvlju. Nadalje je naveo da je pregledom kičmenog stuba utvrdio prelom stražnjeg lučnog dijela prvog vratnog kralješka lijevo i prelom zubnog nastavka drugog vratnog kralješka, uz jaku krvnu podlivenost mekih tkiva u tom nivou, da je pregledom organa trbušne duplje utvrdio da se u trbušnoj šupljini nalazi oko 500 mililitara izlivenne tečne krvi, kao i da postoji razdor slezene, uz jaku krvnu podlivenost mekih tkiva oko slezene, oko lijevog bubrega, te da oko vanjske polovine poprečnog dijela debelog crijeva lijevo i oko silaznog dijela debelog crijeva, koji se nalazi na lijevoj strani unutar trbušne šupljine, da je pregledom jetre utvrdio jedan veći razdor na gornjoj vanjskoj strani njenog desnog režnja i potpuni razdor ili raskid, odvajanje duplikature masne duplikature tankog crijeva gotovo cijelom njezinom dužinom, uz krvnu podlivenost te duplikature, da je pregledom koštanog sklopa karlice utvrdio prelom gornje grane preponske kosti karlice lijevo, sa pomjeranjem ulomaka i potpuno iščašenje glavice lijeve butne kosti i zglobne jame lijeve karlične kosti, uz jaku krvnu podlivenost mekih tkiva, mišića u tom nivou, da je u dubini mišićne mase stražnjeg vanjsko-donjeg dijela lijeve natkoljenice našao jedan veći prostor, krvni podliv, čiji centar se nalazio na oko 72 cm mjereno od donjeg ruba vanjske strane lijevog stopala i u zaključku svog nalaza utvrdio da je smrt K. D. nasilna i da je nastupila neposredno usljed iskrvavljenja u trbušnu šupljinu, da je zbog toga došlo do izlivanja krvi u šupljinu kroz razdor tkiva slezene i jetre i opornjaka tankog crijeva, a da su sve povrede nastale zaživotno i utvrdio da se smrt K. D. nalazi u direktnoj uzročno-posljedičnoj vezi sa stanjem ozljeđivanja trbuha i unutar trbušnih organa koje je nastalo u saobraćajnoj nezgodi, a da takvo ozljeđivanje trbuha i takvog obima i karaktera da ni uz blagovremeno ukazanu ljekarsku pomoć ne bi moglo spriječiti smrtni ishod. Nadalje vještak je naveo da je dana 12.06.2017.godine izvršio vještačenje vrste i težine tjelesnih ozljeda ostalih lica i da je na osnovu medicinske dokumentacije za K. M. imao nalaze hirurga i RTG nalaz glave i grudnog koša UKC Tuzla od 13.02.2017.godine i da je mogao utvrditi da je K. M. u saobraćajnoj nezgodi kao suvozač zadobio ozljede u vidu krvnog podliva tkiva poglavine u čeonom dijelu glave lijevo i oguljotine kože u predjelu brade za koje ozljede se naveo da imaju karaktera lake tjelesne ozljede nastale kontaktiranjem tih dijelova glave lica od neku tvrdu površinu unutar vozila do čega je došlo u momentu saobraćajne nezgode. Nadalje je naveo da je od medicinske dokumentacije na ime B. A. imao nalaz hirurga, nalaz ortopeda, RG nalaz glave i grudnog koša UKC Tuzla od 13.02.2017.godine, iz koje medicinske dokumentacije je utvrdio da je B. A. zadobio ozljede u vidu oguljotine kože u desnom sljepoočnom dijelu glave, ogrebotinu kože u predjelu desne uške, oguljotinu kože sa prednje strane lijevog koljena, karaktera lake tjelesne ozljede i nastale kontaktiranjem od unutrašnje tvrde dijelove vozila u momentu saobraćajne nezgode. Nadalje je naveo da je od medicinske dokumentacije na ime B. M. imao nalaz hirurga, RTG nalaz glave i grudnog koša i laboratorijski nalaz krvi UKC Tuzla od 13.02.2017.godine i utvrditi da je B. M. u ovoj saobraćajnoj nezgodi, kao putnik u vozilu, zadobio ozljede u vidu oguljotine kože ispod oba oka, te u predjelu nosa, koje su lake tjelesne i nastale po mehanizmu udara i to više tangencionalno, ozlijeđeni dio lica od neke površine unutar samog vozila. Nadalje vještak je naveo da je za vještačenje koncentracije alkohola u krvi A. N. imao nalaz Zavoda za biohemiju UKC Tuzla broj 19/17 od 14.02.2017.godine i digitalni ispit alko-testiranja, da je ta analiza izvršena aparatom marke „Alko-kvant“ dana 13.02.2017.godine u 03,00 sati i 12 minuta. Vještak je naveo da je krv na analizu uzeta dana 13.02.2017.godine u 05,00 sati i 58 minuta i da je utvrđena koncentracija alkohola u krvi iznosila 1,71 promil u vrijeme uzimanja uzorka krvi za analizu, a u urinu uzeta isti dan u 06,00 sati i 00 minuta

je utvrđena je koncentracija alkohola iznosila 2,14 promila, da je metodom retrogradnog preračunavanja koncentracija apsolutnog alkohola u krvi A. N. u vrijeme nezgode dana 13.02.2017.godine u 02,00 sata i 40 minuta bila najmanje 2,35 grama po kilogramu težine odnosno 2,35 promila. Kod utvrđene koncentracije alkohola u krvi većina ljudi se nalazi u pijanom stanju i njihove psiho-fizičke sposobnosti za sigurno upravljanje motornim vozilom su bitno smanjene i takve osobe su apsolutno nesposobne za sigurno upravljanje motornim vozilom. Kod naprijed utvrđene koncentracije alkohola u krvi, objektivno procjenjivanje situacije i sposobnost uočavanja opasnosti su bitno smanjeni, pokreti su grubo, nesigurni, praćeni promašajima. Sposobnost uočavanja opasnosti je oslabljena, a vrijeme reakcije na opasnost kod takvih osoba je znatno produženo, ispravnost same reakcije na nastalu opasnost je bitno smanjena i praćena grubim pogreškama funkcije čula, a posebno čula vida i sluha su bitno oslabljene, bitno je smanjena oštrina dubinskog vida, te bitan poremećaj koordinacije pokreta kod takvih osoba. Vještak je potvrdio da je njegov zaključak o apsolutnoj nesposobnosti za upravljanje vozilom optuženog standard koji je opšte prihvaćen u Sudskoj medicini i toksikologiji da postoji pravilo da vozači vozila, čija koncentracija apsolutnog alkohola u krvi prelazi vrijednost od 1,30 grama po kg tjelesne težine odnosno promila, su apsolutno nesposobni za sigurno upravljanje motornim vozilom.

Iz nalaza i mišljenja vještaka Vede Tuće proizilazi da je smrt K. D. nasilna i neposredno nastupila iskrvavljenjem u trbušnu šupljinu, a do kojeg je došlo izlivanjem krvi kroz razdore tkiva jetre, slezine i opornjaka tankog crijeva, a sve povrede je vještak naveo da su u direktno uzročno posljedičnoj vezi sa ozljeđivanjem trbuha i unutrašnjih organa koje su nastale u saobraćajnoj nezgodi, kao i da blagovremeno pružena ljekarska pomoć ne bi mogla spriječiti smrtni ishod. Osim toga, je utvrdio da je ozljeđivanje trbuha nastalo direktnim djelovanjem udarom snažne tvrde mehaničke sile na lijevi bočni stražnji predio tijela, a u konkretnom slučaju naletom i udarom vozila.

U odnosu na vještačenje vještaka sudske medicine Vede Tuće za povrede K. M., kako ih je opisao u svom nalazu i mišljenju da je imao lake tjelesne povrede nastale takođe u saobraćajnoj nezgodi, dok je za B. A. u svom mišljenju naveo da se takođe radi o lakim tjelesnim ozljedama nastalim u saobraćajnoj nezgodi, kao i kod B. M. takođe saputnika u putničkom vozilu optuženog A. N. da su te ozljede po svom karakteru lake tjelesne ozljede, takođe nastale u saobraćajnoj nezgodi.

Vještak saobraćajne struke Džafić Ešef iznoseći svoj nalaz i mišljenje je naveo da je prilikom izrade nalaza analizirao zapisnik o uviđaju, skicu lica mjesta i fotodokumentaciju lica mjesta i ostalu dokumentaciju, a da za vrijeme vršenja uviđaja nije izlazio na lice mjesta nastanka nezgode, da je po naredbi za vještačenje bilo potrebno da se izjasni na okolnosti nastanka saobraćajne nezgode, koja se dogodila 13.02.2017.godine na magistralnom putu Tuzla – Doboj u mjestu Gnojnica Polje, općina Lukavac na one okolnosti koje su posredno ili neposredno dovele do nastanka saobraćajne nezgode. Proučavanjem zapisnika o uviđaju, skice i fotodokumentacije lica mjesta, utvrdio opće podatke o saobraćajnoj nezgodi, i izvršio analizu oštećenja na vozilima, tehničkim i drugim karakteristikama vozila kako je naveo u tački 2.1. nalaza, naveo je povrede stradalog pješaka D. K., kako bi ih doveo u vezu sa saobraćajnom nezgodom, izvršio je analizu lica mjesta nastanka nezgode, tragova i položaja zaustavljanja vozila poslije saobraćajne nezgode, utvrdio gdje su sudar i sudarni položaj i brzinu sudara i način kretanja vozila „Passat“ i vozila „Daimler Benz“ poslije sudara kako bi utvrdio mjesto sudara, naletni položaj i brzinu naleta vozila „Passat“ na pješaka D. K., da je utvrdio način i brzinu kretanja vozila „Passat“, položaj vozila „Passat“ i vozila „Daimler Benz“ i pješaka Dine Kurtuća prije nastanka saobraćajne nezgode i sačinio vremensku i prostornu analizu i utvrdio uzrok nastanka saobraćajne nezgode. Naveo je da se mjesto sudara vozila „Daimler Benz“ i vozila „Passat“ po širini kolovoza nalazilo na desnoj kolovoznoj traci na udaljenosti 1,5 metara lijevo od desne ivice kolovoza, a po dužini kolovoza najviše 1 metar prije pozicije prednjeg lijevog dijela zaustavljenog vozila „Daimler Benz“ odnosno na oko 63 metra poslije početne fiksne tačke mjerenja posmatrano iz pravca Tuzle u smjeru Doboja odnosno u pravcu kretanja vozila „Passat“ prije nastanka ove saobraćajne nezgode, da se za vrijeme sudara vozilo „Daimler Benz“ nalazilo zaustavljeno na desnoj kolovoznoj traci bliže sredini kolovoza iz pravca Tuzle u smjeru Doboja, udaljeno 1,4 metra od desne ivice kolovoza i okrenuto

prednjim krajem u smjeru Tuzle, a vozilo „Passat“ se nalazilo na desnoj kolovoznoj traci, bliže desnoj ivici kolovoza, usmjereno udesno pod uglom od 5 stepeni, prema desnoj ivici kolovoza. Naveo je u iskazu da je ugao sudara između dva vozila, mjeren između ulaznih pravaca kretanja vozila u sudaru, iznosio je oko 175 stepeni a da je primarni kontakt vozila u sudaru ostvaren između prednje lijeve čeonice strane vozila „Passat“ sa prednjom lijevom čeonom stranom vozila „Daimler Benz“ sa preklapom sudarenih površina vozila od najviše 0,5 metara. U vrijeme sudara vozilo „Daimler Benz“ je zaustavljeno i brzina vozila „Passat“ iznosila najviše 92 km/h. Mjesto sudara vozila „Passat“ i pješaka D. K. po širini kolovoza, nalazi se na desnoj kolovoznoj traci najviše 0,5 metara lijevo od desne ivice kolovoza, a po dužini kolovoza najviše 4 metra poslije mjesta sudara vozila „Passat“ i vozila „Daimler Benz“, Nadalje je naveo da je primarni kontakt vozila „Passat“ i pješaka D. K. ostvaren prednjim lijevim čeonim deformisanim dijelom vozila „Passat“ sa donjim ekstremitetima pješaka, sa lijevim bočno-stražnjim predjelom tijela odnosno trupa pješaka, trbuha pješaka koji se u vrijeme naleta nalazio se na desnoj kolovoznoj traci, bliže desnoj ivici kolovoza, najvjerovatnije u raskoraku i koji je u pokušaju sklanjanja sa kolovoza, bio okrenut lijevom bočnom stražnjom stranom tijela čeonom dijelu vozila „Passat“, a da se vozilo „Passat“ nalazilo u završnoj fazi izlaska iz sudara sa vozilom „Daimler Benz“. Naveo je da je brzina naleta vozila „Passat“ na pješaka D. K. je iznosila najviše 75 km/h, sa mogućom korekcijom od minus 10%, da određeno mjesto sudara i sudarni položaj vozila „Passat“ i vozila „Daimler Benz“ i mjesto naleta i naletni položaj vozila „Passat“ na pješaka i utvrdio da je vozilo „Daimler Benz“ neposredno prije sudara i za vrijeme sudara, bilo zaustavljeno na desnoj kolovoznoj traci, bliže sredini kolovoza iz pravca Tuzle u smjeru Doboja udaljeno 1,4 metra od desne ivice kolovoza i tako okrenuto prednjim krajem u smjeru Tuzle, da se vozač vozila „Passat“ kretao vozilom desnom kolovoznom trakom magistralnog puta iz pravca Tuzle u smjeru Doboja i da je prije sudara, vozač reagovao na opasnu situaciju izmicanjem udesno, a da je brzina vozila prije sudara iznosila najviše 94,5 km/h. Pješak se prije nastanka saobraćajne nezgode nalazio na desnoj kolovoznoj traci, bliže desnoj ivici kolovoza i bliže prednjem lijevom bočnom dijelu zaustavljenog vozila „Daimler Benz“ iz pravca Tuzle u smjeru Doboja, a da bi vozač vozila „Passat“ brzinom kretanja od 94,5 km/h zaustavio vozilo maksimalnim usporenjem na suhom asfaltnom kolovozu bilo je potrebno 77,2 metra ili 4,7 sekundi vremena. Opisao je da je prije mjesta sudara sa vozilom „Daimler Benz“, vozač vozila „Passat“ izbjegavao sudar izmicanjem udesno i do mjesta sudara pomjerio vozilo desno bočno, najviše za 0,8 metara, a za brzinu vozila od 94,5 km/h, da je bio potreban put izmicanja od 34,7 metara ili 1,3 sekunde vremena. Naveo je da je zaustavni put vozila „Passat“ za brzinu od 94,5 km/h znatno veći od 34,7 metara, vozač vozila „Passat“ na način kako je i kada je reagovao, nije imao tehničku mogućnost za kočenjem ili izmicanjem udesno izmicanjem sa vozilom „Daimler Benz“, i sam nalet na pješaka. Vještak je naveo na način kako i kada je vozač reagovao, vozač vozila „Passat“ na opasnu situaciju i mogao izbjeći kompletnu nezgodu intenzivnim kočenjem, da je uslovno bezbjedna brzina za raspoloživi dužni put od 34,7 metara bi iznosila 58 km/h, a da bi vozač vozila „Passat“ izbjegao sudar izmicanjem ulijevo, bilo je potrebno da do zaustavljenog vozila „Daimler Benz“ pomjeri vozilo ulijevo najviše za 2,5 metara, koji je vozaču bio potreban put izmicanja od 66,6 metara ili vrijeme od 2,5 sekunde. Nadalje je naveo da prema iskazu svjedoka S. A. A. pješak D. K., nastankom opasne situacije pokušao je da se bježanjem skloni sa putanje vozila „Passat“ i sa kolovoza. U tom kontekstu je naveo da ako bježanje poistovjeti sa potrčavanjem, da se tada stradali pješak u trenutku, kada je vozač vozila „Passat“ reagovao izmicanjem udesno nalazio naspram prednjeg lijevog bočnog dijela zaustavljenog vozila „Daimler Benz“, udaljen od mjesta naleta najviše 3,2 metra. Nadalje je naveo da za vrijeme izvlačenja i utovara vozila „Golf 2“, koje je oštećeno u ranijoj saobraćajnoj nezgodi, mjesto utovara i zaustavljeno vozilo „Daimler Benz“ na desnoj kolovoznoj traci, nije bilo posebno obezbijedeno sigurnosnim trokutovima, saobraćajnim kupolama ili na neki drugi način, kao i da je na slici 15. na strani 15. nalaza, vidljivio da su prekidači od rotacije u položaju „uključeno“, a na mjestu koncentracije tragova stakla, laka, plastike i metala, vidi se oštećeni akumulator od vozila „Daimler Benz“ rad rotacije na krovu vozila u sudaru i ostala signalizacija na vozilu nasilno prekinuta, pa se na slikama ne može vidjeti rad rotacije ili uključena svjetlosna signalizacija – farovi za osvjetljavanje i svjetla, poziciona svjetla za označavanje vozila. Za vrijeme nastanka saobraćajne nezgode bila je noć i kolovoz nije bio osvijetljen, a na zaustavljenom vozilu „Daimler Benz“, po iskazu svjedoka S. su bila upaljena svjetla za osvjetljavanje puta i poziciona svjetla za označavanje vozila, a po iskazu svjedoka A. A. u vozilu su bili uključeni i sva četiri pokazivača i rotaciona svjetla na krovu. U

odnosu na ove okolnosti kada je na zaustavljenom vozilu „Daimler Benz“, kad su upaljena svjetla za osvjetljavanje kolovoza, poziciona svjetla i pokazivači pravca naprijed i nazad za označavanje vozila, vozač vozila „Passat“ u snopu kratkog svjetla na vozilu, bez smetnji svjetala iz suprotnog smjera, optuženi je mogao da vidi zaustavljeno vozilo „Daimler Benz“ na desnoj kolovoznoj traci najmanje 150 metara, a koje zaustavljeno vozilo je bilo obilježeno pozicionim svjetlima, odnosno 300 metara, ako je na zaustavljenom vozilu bili uključeni i pokazivači pravca. Nadalje navodi da kada su na vozilu „Daimler Benz“ upaljena svjetla za osvjetljavanje kolovoza, poziciona svjetla i pokazivači pravca naprijed i nazad za označavanje vozila, i ako je zaustavljeno vozilo obilježeno sigurnosnim trokutom, vozač vozila „Passat“ u snopu dugog svjetla na vozilu, bez smetnji svjetala od vozila iz suprotnog smjera, može da vidi zaustavljeno vozilo „Daimler Benz“ na desnoj kolovoznoj traci najmanje 80 metara, ako je zaustavljeno vozilo neobilježeno odnosno bez katadioptera, na 100 metara ako je zaustavljeno obilježeno ispravnim posebno u pogledu retro-refleksije sigurnosnim trokutom, postavljenim ispred ili iza vozila, 150 metara ako je zaustavljeno vozilo bilo obilježeno pozicionim svjetlima i 300 metara ako su na zaustavljenom vozilu uključeni pokazivači pravca. Objasnio je da zaustavni put vozila „Passat“ i potreban put izmicanja ulijevo za izbjegavanje saobraćajne nezgode za brzinu vozila „Passat“ od 94,5 km/h manje od moguće vidljivosti zaustavljenog vozila „Dajmer Benz“ na desnoj kolovoznoj traci, uslovima osvjetljavanja kolovoza kratkim ili dugim svjetlima na vozilu i da je vozač vozila „Passat“ imao je tehničku mogućnost da u okolnostima nastanka saobraćajne nezgode, blagovremeno vidi zaustavljeno vozilo „Daimler Benz“ na desnoj kolovoznoj traci u pravcu kretanja i da blagovremenom reakcijom na kočenje zaustavi vozilo prije mjesta zaustavljenog vozila „Dajmer Benz“ ili da izmicanjem ulijevo izbjegne sudar sa vozilom „Dajmer Benz“, a samim tim da izbjegne i nalet na pješaka. Naveo je da razlog zbog kojeg nije uslijedila blagovremena reakcija vozača vozila „Passat“ kočenjem ili izmicanjem ulijevo na opasnu situaciju u uslovima moguće vidljivosti i zaustavljenog vozila „Daimler Benz“ nije u domenu saobraćajno-tehničkog vještačenja. Nadalje je naveo da je brzina vozila „Passat“ prije nastanka nezgode veća od uslovno bezbjedne brzine, kojom je bilo moguće izbjeći nezgodu na način kako je i kada je vozač vozila reagovao i od bezbjedno dozvoljene odnosno maksimalne brzine na dionici puta gdje se nezgoda dogodila, na strani vozača vozila „Passat“ ne bi bilo propusta uzročno vezane za nastanak saobraćajne nezgode po pitanju brzine kretanja vozila, ali da je brzina kretanja vozila od 94,5 km/h svakako propust koji je vezan za težinu posljedice. Osim toga ako bi se vozač vozila „Passat“ kretao i bezbjednom odnosno maksimalno dozvoljenom brzinom od 80 km/h, na način kada je i kako reagovao, nezgoda ne bi mogla biti izbjegnuta i do nezgode bi došlo. Naveo je da neblagovremena reakcija vozača vozila „Passat“ na mogućoj daljini vidljivosti zaustavljenog vozila „Daimler Benz“, koja je znatno veća od dužine zaustavnog puta za brzinu od 94,5 km/h, mogla je nastati kao posljedica nepažnje, pogrešne procjene ili nekog drugog razloga, što predstavlja propust vozača vozila „Passat“ koji je uzročno vezan za nastanak saobraćajne nezgode. Zaustavljeno vozilo „Daimler Benz“ od strane vozača vozila D. K., na desnoj kolovoznoj traci u pravcu kretanja vozila „Passat“ i položaj pješaka D. K. na kolovozu prije nastanka saobraćajne nezgode, nije uzročno vezan za nastanak saobraćajne nezgode, ukoliko je vozilo „Daimler Benz“ zaustavljeno na kolovozu bilo obilježeno rotacionim svjetlima, saobraćajnom signalizacijom ili pokazivačima pravca. Naveo je da vozač vozila „Passat“ na način kako je reagovao nezgoda ne bi mogla biti izbjegnuta i da se kretao brzinom od 80 km/h, onda bi tom brzinom moglo doći do izbjegavanja nezgode i do kočenja i izmicanja i pri toj brzini je mogao blagovremeno uočiti i blagovremeno reagovati na zaustavljeno i pravilno osvijetljeno vozilo „Daimler Benz“. Naveo je da je

nalaz sačinio na dvije činjenice položaju prekidača iz fotodokumentacije i iskazu svjedoka S., i da tačno da nije koristio iskaze svjedoka B. M. i optuženog A. N., koji su tvrdili da nije bila uključena rotacija i 4 pokazivača pravca, da se opredijelio u mišljenju na temelju utvrđenog položaj prekidača rotacije u položaju „uključeno“ za vrijeme pregleda vozila, činjenice da radi signalizacije na vozilu znači za osvjetljavanje puta i označavanje vozila, kao i rotacije, koji je mogao biti nasilno prekinut, jer je došlo do oštećenja akumulatora i pomjeranja akumulatora iz sjedišta vozila „Daimler Benz“ van kolovoza. Naveo je da se radilo o noćnim uslovima saobraćaja, a da je neposredno prije nastanka nezgode, vršen utovar vozila koje je ranije bilo oštećeno u nekoj saobraćajnoj nezgodi, i da su sve te okolnosti koje su ga opredijelile da je zaustavljeno vozilo „Daimler Benz“ moglo biti zaustavljeno na kolovozu sa upaljenim svjetlima za označavanje vozila i svjetlima za osvjetljavanje kolovoza, a da li su bile uključene

rotacije i 4 pokazivača pravca se opredijelio na osnovu izjave svjedoka i položaja uključenog prekidača koji je zabilježen za vrijeme pregleda vozila i uključenje tih prekidača za rotaciju i za koji navodi da mogao biti objektivno pomjeren i nakon nezgode. Nadalje je naveo da je na skici lica mjesta vidljivo da postoji trag drljanja i da je vozilo marke „Golf“ predmet utovara na šlep vozilo, bilo prije nezgode na lijevoj strani van kolovoza, objasnio da je skica lica mjesta je prikazana na strani 6. nalaza, a na strani 11. sa prikazom načina kretanja vozila za vrijeme sudara i poslije sudara i da je na skici vidljiv položaj vozila „Golf“ oštećenog od ranije saobraćajne nezgode na desnoj kolovoznoj traci u smjeru Doboja, a ne lijevo, iza postavljenih rampi za utovar tog vozila, na vozilo šlep službe „Daimler Benz“, a da je trag koji branilac navodi da postoji iza vozila i da ukazuje na konačni položaj van kolovoza s lijeve strane, gledano u pravcu Doboja, vještak je naveo da je nastao u predmetnoj u nezgodi. Na upit branitelja vještak je naveo da je trag od vozila „Golf“, koje je zaustavljeno poslije predmetne nezgode i da nije od vozila „Golf“ 2, za utovar i da nije pozicionirano na skici kao bilo kakav trag položaj vozila, da nije proučavao tehnička svojstva šlep vozila, dužinu sajle i na koju udaljenost može izvući vozilo, jer to nije bilo predmet vještačenja i da nije bitno za tehničko-saobraćajno vještačenje. Potvrdio je da zaustavljeno vozilo koje je imalo uključenu rotaciju i 4 pokazivača pravca, može biti identifikovano kao prepreka na svojoj strani kolovozne površine na udaljenosti od 150 odnosno 300 metara, ali da je stvar dugih vještaka u pogledu procjene vozača da vozilo stoji ili da se kreće, kao i da je nesporno utvrdio kašnjenje u reakciji vozača putničkog vozila. Na dalji upit branioca da kašnjenje reakcije može biti vezano za činjenicu da je nepropisno obilježeno vozilo bilo zaustavljeno na kolovoznoj površini kojom se kreće vozilo optuženog, vještak je naveo da nealkoholisani vozač ne bi smio biti zakašnjenje u reakciji, s obzirom na mogućnost uočavanja i vidljivost takvih prepreka na kolovozu, ali da uvijek može postojati mogućnost prepreka u saobraćaju. Na dalji upit branitelja vještak je naveo obavezu da se obezbijedi mjesto utovara od strane onih koji su to utovarali, a da mjesto nije bilo obezbijeđeno na propisan način, a što bi moglo uticati na nastanak nezgode i da je bilo obilježeno nealkoholisani vozač je imao uslove da blagovremeno reaguje, uoči, vidi i da izbjegne nezgodu. Da se nije bavio alkoholisanim vozačima i da je nalaz sačinio na osnovu toga da vozač vozila „Passat“ nije bio alkoholisan, nadalje je objasnio na upit branitelja da je vozač „Passata“ do mjesta sudara udesno, izmakao vozilo desno bočno za 0,8 metara, tako da je desna bočna strana vozila „Passat“ u trenutku sudara bila samo bliže desnoj ivici kolovoza na desnoj kolovoznoj traci u pravcu kretanja, ukošena udesno pod uglom od 5 stepeni u odnosu na pravac pružanja ivice kolovoza odnosno kolovoza, da nije bio završio radnju izmicanja samo se radilo o pokušaju izmicanja odnosno djelimičnom izmicanju i da je mjesto kontakta 1,5 od desne ivice kolovoza lijevo, da je vozilo „Dajmer Benz“ bilo je zaustavljeno i da je primarni kontakt površina između vozila je ostvaren sa 0,5 metara prednje čone lijeve strane vozila „Passat“ sa isto toliko prednje čone lijeve strane zaustavljenog vozila „Dajmer Benz“, koje je bilo zaustavljeno okrenuto u pravcu Tuzle svojom lijevom bočnom stranom, udaljeno 1,4 metra od ivice kolovoza desne u smjeru Doboja, a lijeve strane posmatrano u smjeru Tuzle i zbog čega je došlo do sudara na udaljenosti 1,5 metara u smjeru Doboja, lijevo od desne ivice kolovoza, a ne 0,5 metara od ivice kolovoza, jer je šlep vozilo je zauzimalo čitavu desnu kolovoznu površinu. Na upit branitelja naveo je da je vozač vozila „Passat“ odlučio da reaguje i reagovao je prema sposobnostima koje posjeduje i da je vozilo „Dajmer Benz“ bilo zaustavljeno svojom desnom bočnom stranom bliže sredini kolovoza na desnoj kolovoznoj traci, okrenuto u pravcu Tuzle i da je lijeva ivica kolovoza 3,5 metara od zaustavljenog vozila „Dajmer Benz“, a desna ivica kolovoza je 1,4 metra kao i da je kolovozna traka širine 3,5 metra, je da je zaustavljeno vučno vozilo stvaralo smetnju čitavoj desnoj kolovoznoj traci u pravcu Doboja, a da je imajući u vidu vrijeme reagovanja vozača, udaljenost na kojoj je reagovao, da se odlučio za radnju izmicanja ulijevo, pod uslovima kako je mogao i da je mogao vidjeti mogao bi izbjeci nezgodu izmicanjem ulijevo, da vozilo marke „Mercedes“ kako je postavljeno, ne bi imalo uticaja na nastanak saobraćajne nezgode da je bilo označeno i obilježeno, a nije bilo pravilno označeno i nalazilo se ne na sredini kolovozne trake, bilo je zaustavljeno vozilo „Dajmer Benz“ na desnoj kolovoznoj traci u pravcu Doboja 1,40 metara od desne ivice kolovoza i širinu vozila uz središnju liniju kolovoza, a osim toga da se optuženi odlučio za izmicanje ulijevo da je mogao provesti do kraja da je reagovao kad je mogao vidjeti tako označeno i obilježeno vozilo. U zaključku nalaza proizilazi da se saobraćajna nezgoda se dogodila dana 13.02.2019. godine oko 2,40 sati, da je brzina vozila „Passat“ prije saobraćajne nezgode iznosila 94,5 km/h, gdje je ograničenje brzine 80 km/h, te naveo da se vozač „Passata“ kretao dozvoljenom brzinom

od 80 km/h načinom kako je reagovao ne bi mogao izbjeći nezgodu, imajući u vidu da je došlo do pogrešne procjene vozača na blagovremenu reakciju na mogućoj daljini vidljivosti zaustavljenog vučnog vozila, koja je bila duža od zaustavnog puta vozila „Passat“ za brzinu od 94,5 km/h, pa smatra da to predstavlja propust vozača koji je uzročno vezan za nastanak saobraćajne nezgode, te da zaustavljeno vozilo od strane vozača D. K. na desnoj kolovoznoj traci u pravcu kretanja vozila optuženog i položaj pješaka D. K. na kolovozu prije nastanka saobraćajne nezgode nisu u uzročnoj vezi za nastanak saobraćajne nezgode, kod kojeg stava je ostao i prilikom suočavanja sa vještakom odbrane Džindo Bajrom, a osim toga da se nije upuštao u utvrđivanje činjenice da li je zaustavljeno vučno vozilo imalo uključena rotaciona svjetla, kako je to naveo u svom nalazu, a i prilikom suočenja sa vještakom odbrane Džindom Bajrom.

Svjedok oštećeni K.J. otac smrtno stradalog K. D. je izjavio da se pridružuje krivičnom gonjenju protiv optuženog i postavlja imovinskopravni zahtjev.

Svjedok B. M. u iskazu na glavnom pretresu je naveo da poznaje optuženog, naveo je da se sa optuženim našao u kafiću u Miričini i da su u početku bili njih dvojica, kasnije oko 22,30-23,00 sati su otišli u drugi kafić i N. je tu dobio poruku u vezi sina da će ostati u bolnici. Prvo su popili kafu, a nakon tog poziva su popili po piće njih dvojica, a onda su otišli u kafić u Orahovic gdje su sreli B. A. i K. M.. Naveo je da su svi konzumirali alkohol osim A. B. kafiću u Orahovici i odatle su krenuli prema Lukavcu u vozilu N. A., „Passatu“ koji je N. vozio i da je sjedio na mjestu suvozača, ali da se nisu puno zadržali, ali da su i tu popili piće osim A. B. Nadalje je naveo da su oko 00.2 sati ujutro krenuli prema Gračanici kući i u Gnojnici se sudarili sa vučnom službom, i kada su prišli ne zna razdaljinu vidjeli su da je vučna služba u njihovoj traci. Naveo je da su na vučnom vozilu bila upaljena obična kratka svjetla i nisu bila upaljena četiri svjetla, nije bilo nikakve signalizacije, trokuta i rotacije nisu bile upaljene, pa nisu mogli ni procijeniti i vidjeti po svjetlima u kojoj su traci suprotnoj ili u njihovoj traci. Navodi da su se prije udara normalno kretali i zadnje što je vidio prije direktnog sudara su ta svjetla, nikoga nije vidio ni pješaka na cesti, nije bilo osvijetljeno, nije bilo ni nešto osvijetljeno u prsluku, nisu vidjeli u kojoj je traci vozilo. N. pokušao izbjeći vozio, išao je desno vozilom u stranu koliko je mogao, nije uspio kočiti već je išao vozilom u desnu stranu da izbjegne, a reagovao je koliko je mogao i onda su se počeli prevrtati, i osjetio je udar, ali se ne sjeća kako su stali. Navodi da su izašli njih trojica kroz prozor i da ne zna ko je bio drugi momak koji se nalazio iza njihovih kola, kojem je prišao i vidio da ne daje znake života. Vezano za količinu alkohola je naveo da je popio do 4 do 5 piva običnih onih malih piva, a da mu je jutro policija uzimala krv u UKC Tuzla, da je bio samo ugrušan, da se ne pridružuje krivičnom gonjenju i ne postavlja imovinski zahtjev. Iz iskaza ovog svjedoka proizilazi da je bio saputnik u putničkom vozilu kojim je upravljao optuženi, koji je izjavio da je na vučnom vozilu vidio samo upaljena obična kratka svjetla i nisu bila upaljena sva četiri žmigavca, takođe da nije bila upaljena rotacija, nije bilo nikakve signalizacije, pa da se nije moglo ni procijeniti u kojoj se traci nalazi po njegovom mišljenju vučno vozilo sa kojim su kasnije imali kontakt. Smatra da vozač nije mogao izbjeći kontakt sa navedenim vozilom, mada je pokušao da ga izbjegne vozeći udesno, nakon čega je i došlo do prevrtanja, onako kako se on sjeća vozila u kojem se nalazio. Prilikom unakrsnog ispitivanja naveo da je tačno da sa A. N. u prvom trenutku nisu pili alkohol, nego kafu, a da su alkohol počeli piti nakon što je N. dobio obavijest da mu je dijete bolesno i ostalo u bolnici, pa je od stresa popio piće i tako su počeli piti oko 23,00 sati. Potvrdio je da poslije udesa nije gubio svijest i da ne poznaje A. S. , a da je kraj tijela vidio lice koje nije bilo sa njima u društvu kojeg je pitao je li zvao Hitnu, policiju. Zna da kad je već vidio da je momak mrtav, da je krenuo prema cesti da izađe, a momak koji se zove, S. se uputio negdje u pravcu vozila šlep službe i izašao na put, a da je sam bio na cesti dok Hitna nije stigla.

Svjedok K. M. u iskazu na glavnom pretresu je naveo da se poznaje i da je u dobrim odnosima sa A. N. i da je 2017. godine sa njim učestvovao u saobraćajnoj nezgodi, sjeća se da je bio u šoku, imao je udar u glavu, da je dao iskaz policiji i otišao u Njemačku gdje radi. Sjeća se da su bili u Lukavcu negdje oko Modraca u nekom kafiću, da je konzumirao alkohol i N., ali da ne zna koliko i sjeća se da su bili sa B. M. i B. A.. Sjeća se da su krenuli kući sa N. autom koji je on vozio i sjedio je na zadnjem sjedištu do

A. B. iza suvozača. Dalje navodi da su na putu iz Lukavca, između Gnojnice i Dubošnice, da koliko se sjeća da ga A. B. nije probudio, vjerovatno bi bio mrtav i prije nego što su se prevrtali, nije vidio nikakvo obasjanje. Poslije toga kako je razumio prilikom sudara da je bilo neko obasjanje koje nije vidio, jer je spavao koliko se sjeća u vozilu kada su krenuli kući, da ga je A. probudio, i da je gubio svijest i bio u šoku i trčao. Nakon što mu je predložen iskaz iz istrage u kojem je naveo „Sjećam se da smo došli do raskrsnice u Lukavcu i krenuli prema Gračanici, nakon čega sam ja u vozilu zaspao i sljedećeg čega se sjećam mi je neki kao tunel, znam da me probudio A. i da sam teško izašao...” naveo je da je tačno i misli da je zaspao i da se ne sjeća nezgode.

Svjedok B. A. u iskazu je naveo da poznaje optuženog, da je bio zajedno sa optuženim kada se dogodila prometna nezgoda, da je sjedio na mjestu suvozača, on nije konzumirao alkohol te večeri dok ostali jesu, da je tokom vožnje gledao nazad i da zadnje čega se sjeća prije trenutka udara je „Admiral“ koji je možda 20-tak metara do udara je udaljeno jedno 500 metara poslije krivine i onda je pravac, nazirala su se svjetla, tada je jedno auto prošlo i dole ima svjetala u trenutku udara je samo sam osjetio udar i čuo je vrisak, prevrtali su se vozilom, pomogao je M. da izađe iz vozila, osjetio da mu je noga povrijeđena, M. i N. su pritrčali do mjesta udaljenog 20-tak metara od mjesta gdje je izašao iz auta, da on nije prilazio zbog bola u nozi, nije se mogao kretati. Navodi da se okretao i da mu je izgledalo da je njih neko udario i vidio je vozilo koje liči na kamion udaljeno 30-40 metara, nije bilo osvijetljeno i poslije su došli ljudi koji su malo čistili, nije prilazio poginulom. Navodi da je odvezen na Gradinu i da je odbio liječenje, jer je bila manja posjekotina, nije se pridružio krivičnom gonjenju i nije postavio odštetni zahtjev.

Svjedok A. A. S. u iskazu je naveo da je početkom 2017.godine bio zaposlen u „Samčetransport“, da se dvadeset godina bavi poslovima sklanjanja neispravnih vozila sa ceste da je bio prisutan početkom 2017.godine saobraćajnoj nesreći. Naveo je da je te noći radio sa D. i da su došli da uklone jedno vozilo i da su ga odveli u Lukavac i da je bilo oko dva sata ujutro, bila mu je godišnjica od smrti supruge, bio je umoran i po drugo vozilo po koje su trebali doći, rekao je da idu sutra. Navodi da je D. insistirao da idu po drugo vozilo da ga izvuku, da su zajedno radili i da mu je pomagao, htio je da mu učini na volju da odu i po drugo vozilo, da nekad on otkupi vozilo, jer je napravio garažu i radio tako sa tim udarenim autima. Navodi da je spavao i kada se probudio da je D. izvukao auto na cestu, a da se vozilo kojim je D. upravljao nalazilo u lijevoj kolovoznoj traci iz pravca Gračanice prema Lukavcu, da je vozilo koje je D. izvukao bilo preko puta i D. ga izvukao na lijevu traku, a pošto je bilo dosta oštećeno, nije se moglo ravno izvući, pa je morao pod ugлом da izvuče vozilo, da je D. parkirao, stavili su vozilo i da je ostala suprotna traka slobodna kojom su vozila išla. Naveo je da je njihovo vozilo bilo parkirano u suprotnoj traci, jer je na vozilu „Golfu“ zadnji most od udara je bio otkinut i kad se auto vuče, auto je tako išlo tamo, da se nije moglo sa autom upraviti, jer ga je D. vukao sajlom, ali da je zadnji most, zadnji lijevi točak bio skroz otkinut, faktički van auta i da može auto da ide kud ono hoće, da ga ne mogu vući kako oni hoće, tako da su morali namjestiti svoje vučno vozilo, naspram vozila koje je oštećeno i da ga tako navuku i natovare. Naveo je da se probudio u kamionu kad je D. već izvukao auto na cestu u lijevoj traci kada je D. krenuo i kad je izvukao travezne, jer ga je prvo zakačio i povukao auto koje je bilo totalno uništeno, D. je povukao auto, zakačio i izvukao ga, jer kad bi ga izvlačio u desnoj traci, onda mora ići na drugi način, auto je bilo vani i klizilo bi po njivi i D. je morao prvo da ga izvuče gore, pa onda da ga okrene. Pošto je spavao navodi da su ga probudile travezne kad ih je izvukao i spustio D. travezne, da ga je lupa travezni probudila pa je izašao sa baterijom koju je imao kod sebe od prethodne nezgode koju su radili. Navodi da je D. upalio rotaciju i svjetlo – 4 žmigavca, da D. kači sajlu na komandama koje su na kamionu, sa lijeve strane su bile komande tako da je D. stajao kraj kamiona sa lijeve strane, a da je on stajao sa desne strane na isprekidanoj liniji. Naveo je da je imao policijsku bateriju, obzirom da dugo radi taj posao, regulisao je saobraćaj i nastojao da sve bude kako treba i da je obilježeno, a vrijeme je bilo vedro, bez kiše i magle i nije bilo krivina, za vrijeme dok je regulisao saobraćaj D. je razvlačio sajlu i počeo tovariti auto i da je vidio, jer je pravac i vidi se Gnojnica, gdje je pekara da ide auto odozgo i da je sa policijskom baterijom signalizirao koja se automatski pali i gasi. Naveo je da je signalizirao i vidio da auto ne usporava, da ide pa je pomislio da je vozač zaspao, jer je bilo oko pola tri ujutru, stajao na isprekidanoj liniji, a D. je stajao na punoj liniji koja odvaja bankinu i

rekao je D, da bježi da vozilo ne može stati, a D. je podigao glavu, pa je krenuo preko kamiona da skoči da uzme D. i da ih obojicu gurne dole, ali da ga je udarila platforma od kamiona i vratila, dok je D. govorio da bježi i on se povukao nazad u travu, a i sam se povukao nazad i očekivali su da će biti direktan udar. Naveo je da je D. odmah refleksno potrčao nazad, vidio je da ide prema njemu i vidio je da auto ne usporava, da vozač nije digao nogu sa gasa to zna, jer naveče kad auto ide, čuje se i varira motor kad se da gas i kad se oduzme gas motor varira. Naveo je da vidi zbog preglednosti da ne usporava i očekuje da udari u kamion. Vido je kad je auto udarilo D., D. je letio visoko zrakom i pao na travu, a od udara na kamionu je otkinut akumulator i više nije bilo svjetla, te je bio mrak. Otrčao je do D. koji je ležao na leđima i kleknuo je da mu podigne glavu i dozivao ga, pokušao mu je da vidi da mu jezik nije upao i izvadi prstom, jer je imao iskustva sa povrijeđenim, a potom ga je osvijetlio baterijom i vidio da mu ide krv iz usta i ušiju i vidio je da je mrtav. Poslije toga je nazvao policiju i tada su iz auta izašla četvorica koji su ga pitali otkud on na putu, kojima je rekao da rade i pitao ih kako to nisu vidjeli i da mu je vozač rekao da ih nije vidio.

Naveo je da su radila svjetla, četiri žmigavca, rotaciona svjetla, da je bio sa policijskom baterijom, D. je na sebi imao zelenu reflektujuću jaknu, radno odijelo, zaštitne cipele i rukavice, da je D. stajao van ceste na travi kraj ceste i da se povukao nazad kao i on i to obojica svako na svoju stranu, a da poslije nezgode nije ulazio u kabinu kamiona, jer nije imao razloga, da je otišao kod D. i bio van sebe što mu je teško palo. Prilikom unakrsnog ispitivanja je naveo da je vozilo „Golf“ bilo sa farovima na gore, a da se nalazilo sa desne iz pravca Gračanice, Doboja i da je njegovo vozilo bilo parkirano u pravcu Tuzle, da su prvo morali izvući vozilo sa lijeve strane na kolovoz da bi bilo u položaju u vrijeme nezgode, da je vozilo bilo s desne strane iz pravca Doboja i da je D. zakačio auto, jer ne može vući ukoso da će auto se samo voziti po njivi, da auto prvo moraju izaći ravno pa ga onda upraviti gore desno i da su ga prvo morali izaći na cestu da se upravi i da se natovari, da je auto bilo s desne strane van kolovoza, gledano iz pravca Doboja, da se nezgoda dogodila kada je njegovo vozilo bilo parkirano na desnoj strani kolovoza, gledano u pravcu Lukavca, da su ga prvo morali izvući sa lijeve strane, prevući preko kolovoza da bi bilo u položaju, u kojem je bilo u vrijeme nezgode, a da su ga izvukli sa desne strane iz pravca Doboja i prevući na lijevu stranu na kojoj su bili sa šlep kamionom i da se izvučeno vozilo se nalazilo, zajedno sa vučnim vozilom, na lijevoj strani. Potvrdio je da je odbio dati izjavu policiji tri dana nakon nesreće, da nije sposoban i da je izjavu dao nakon pet mjeseci, da u njihovom radu nije bilo propusta, da izjavu nije mogao dati psihički zbog godišnjice smrti supruge, da mu je bilo teško i nije mogao, jer je rekao da je bogdom njega udario, tada bi D. otišao svojim roditeljima. Nakon što mu je predložen iskaz dat u PU Lukavac od 16.07.2017.godine u kojem je naveo da je bio prisutan kada je rađen uviđaj, da je bio prisutan i da su bili čovjek i žena pored lokala koji je zatvoren i kuhali kafu, da je tu došao D. otac, da je pratio uviđaj policije sa strane blizu tog objekta koji je zatvoren, a za sigurnosni trokut je naveo da je bio postavljen gore iznad na početku, od prethodne nezgode koju su radili od prethodnog vozila kojeg su izvukli, da je trokut ostao koji su stavili, jer je trebao kamion, kad se radila nezgoda sa dva vozila, da je to bilo dugo lice mjesta, da je s jedne strane bilo policijsko vozilo sa rotacijama, a da nisu imali drugog vozila i tražili da kamion stane na drugu stranu i radio sa rotacijom, kada je policija radila uviđaj te nezgode i tad je bio trokut iz prethodne nezgode i potvrdio je da na to nije ukazao iako je bio prisutan na uviđaju, jer je bio van sebe. Naknadno je objasnio da nije bio prisutan uviđaju, bio je gore navise da imaju čovjek i žena koji mogu posvjedočiti, da nije bio kad je policija radila uviđaj, ali je bio u neposrednoj blizini, 100 do 150 metara odatle, i da je bio s njima dok je policija radila uviđaj. Nadalje je naveo da je prilikom vršenja uviđaja policija utvrdila da je signalizacija bila ispravna, te je naveo da su rotaciona svjetla radila, da je bio trokut upaljena 4 pokazivača pravca i da je on imao baterijsku lampu za dodatnu bezbjednost

Svjedok M. E. je u iskazu naveo da nije bio prisutan saobraćajnoj nezgodi u kojoj je poslove obavljao A. A. S., da je naišao iz pravca Tuzle prema Doboju trebao je u Miričinu, naišao je i primijetio da je njegov kamion od vučne službe kojem je vlasnik bio tu, a znao je da je njegov kamion, zato što je jedna rotacija malo sporija, a jedna brža radila, da to samo ima kod njega i da je došao i stao pored kamiona i da je D. bio na ručicama, gdje se sajla vozi s lijeve strane kamiona. Naveo je da je stao kraj njega i pozdravio se s njim kroz prozor, jer je stajao kraj njega sa džipom, kao i sa S. i pitao treba li šta pomoći, da mu je S. rekao da ne treba i da se skloni, da smeta, može ko naići, da može proći i da je

produžio, a da mu je S. rekao da se odmah desilo kao i da je primijetio da je rotacija stala, kad je prošao kamion. Naveo je da je vidio upaljenu signalizaciju na kamionu, 4 žmigavca, farove i da je rotacija je radila, kada je prošao vidio je da je rotacija prestala raditi možda kad je prošao 100 metara, primijetio je to na retrovizoru kad je prošao i tada je bilo oko dva sata, produžio je do cure i u povratku policija je blokirala put i nije mogao proći. Naveo je da je primijetio da je rotacija prestala raditi, mislio je da su natovarili i otišli, samo je vidio na retrovizoru da nema rotacije kad je prošao, a da svoj kamion može prepoznati po rotaciji na krovu, jer desna strana jače obasjava, lijeva manje, da trokute ima, ali da ne zna je li ih vidio i da je vlasnik kamiona unazad 4-5 godina prije događaja.

Iznoseći svoj nalaz i mišljenje vještak Kasim Brigić je naveo da je A. N. duševno zdrava osoba koja ne boluje ni od kakvog trajnog ni privremenog duševnog oboljenja, duševnog poremećaja, da ne poriče da je bio u napitom stanju koja prema koncentraciji alkohola u krvi odgovara srednjem stepenu alkoholnog pijanstva sa koncentracijom alkohola u krvi od 2,35 promila a da je srednji stepen alkoholnog pijanstva koncentracija između 1,5 i 2, 5 promila. Opisao je efekte navedene alkoholisanosti i utvrdio da je optuženi u momentu nastanka saobraćajne nesreće nezgode koja se dogodila dana 13.02.2018.godine bio nesposoban za sigurno i bezbjedno upravljanje motornim vozilom zbog alkoholne opijenosti sa koncentracijom alkohola u krvi od 2,35 promila.

Vještak saobraćajne struke Džindo Bajro iznoseći nalaz i mišljenje je naveo da je postupao po naredbi suda i da je koristio Zapisnik o uviđaju saobraćajne nezgode od Policijske uprave Lukavac, crtež mjesta nezgode, fotodokumentaciju, Zapisnik o obdukciji mrtvog tijela K. D., Nalaz vještaka saobraćajne struke Džafić Ešefa i iskaze svjedoka, da se saobraćajna nezgoda dogodila 13.02.2017.godine u noćnim satima 02 sata i 40 minuta u području Gnojnica Polje na magistralnom putu Tuzla-Doboj koji je asfaltiran i bez oštećenja, da put nije osvijetljen i nalazi se u blagoj desnoj krivini u smjeru kretanja putničkog vozila i vidljivost je ograničena dometom svjetala vozila, da je optuženi upravljao putničkim vozilom „Pasać“ i da je u saobraćajnoj nezgodi učestvovalo teretno vozilo specijalno „Mercedes“ za šljepovanje havarisanih vozila kojim je upravljao vozač D. K., da se optuženi kretao u u smjeru Doboja i naišao na specijalno vozilo teretno „Mercedes“ koje se nalazilo u njegovoj saobraćajnoj traci okrenuto u smjeru Lukavca, u suprotnoj traci u kojoj se kretalo dok je izvan vozila bio vozač D. K. Optuženi je na tako postavljeno teretno vozilo reagovao prvo skretanjem u desno kada je došlo do naleta prednjim desnim dijelom putničkog vozila na pješaka K. D. i nakon toga je došlo do naleta prednjeg dijela lijevog putničkog vozila na lijevi prednji dio vučnog vozila, da je kod drugog kontakta došlo do odbacivanja putničkog vozila „Wolkswagen“ u desno, prevrtanja i zadržavanja na većem rastojanju od mjesta kontakta, a da je pri prvom kontaktu bio nalet putničkog vozila na pješaka koji je odbačen naprijed u smjeru kretanja putničkog vozila i desno oko 43 metra od mjesta primarnog kontakta u desnom dijelu kolovoza oko metar prije prednjeg dijela zaustavljene Šlep službe i zaključuje da je prvo došlo do naleta na pješaka a zatim na Šlep službu desnim prednjim dijelom putničkog vozila i vještak je isključio kontakt lijevom stranom, da je na osnovu materijalnih podataka oštećenje vozila mjesta primarnog kontakta, mjesta prevrtanja i zaustavljanja vozila „Passat“ i da je na tri osnovice provjerene brzine kretanja vozila putničkog utvrdio da je brzina u momentu naleta 80 km/h, a da je u uslovima koji su vladali u vrijeme nezgode zaustavni put putničkog vozila za brzinu od 80 km/h iznosio 53 metra. Nadalje je naveo da je na magistralnom putu brzina kretanja motornim vozilima ograničena do 80 km/h, a da je bilo zauzeće jedne saobraćajne trake u cjelini, tako da se saobraćaj morao odvijati jednom kolovoznom trakom u noćnim uslovima, da tada na tom putu mora biti apsolutno obezbjeđena i prezentirana ostalim učesnicima u saobraćaju ta situacija, postavljanjem ljudi na određenom rastojanju na magistralnom putu gdje je 80 km/h oko 150 metara prije mjesta zaustavljanja, šlep vozilo, obezbjeđenje mora postojati 150 metara prije i 150 metara poslije u noćnim uslovima svjetlosna i druga vertikalna signalizacija, obezbjeđenje od osobe sa baterijom i sa crvenim svjetlom na 150 metara, a da navedena obezbjeđenja nisu bila prije mjesta nezgode da nije bilo nikakvih oznaka i da je vozač bio van vozila šlep službe, da je bio pozvan vještak Jusufović Amir kada je vršen uviđaj i koji ništa nije evidentirao i da je pozvan električar o čemu postoji snimak, koji nije dokaz da je rotacija bila u funkciji, da iz svjetala vozila farova nisu izvađene sijalice, radi utvrđivanja njihove funkcije i samim tim vještak navodi da nema dokaza o osvijetljenosti vozila Šlep službi, nema relevantnog dokaza da je bilo koje

svjetlo upaljeno, da ni na fotodokumentaciji nema ni jednog snimka da su svijetla u funkciji na Šlep službi iz čega vještak izvodi zaključak da koji se može dovesti uzročnu vezu sa nezgodom, kao što smatra da i neobezbjedenje utovara havariisanog vozila sa takvom Šlep službom da je u određenoj mjeri uzrok saobraćajne nezgode, dok je alkoholisanost vozača stvar ocjene suda. Ostao je kod utvrđene brzine od 80 km/h i da je to magistralni put i dozvoljena brzina 80 km/h. Prilikom suočenja vještaka Džindo Bajre i Džafić Ešefa vještaci su ostali kod svojih nalaza posebno kod utvrđene brzine kretanja vozila, mjesta naleta na pješaka, s tim što je vještak Džafić Ešef korigovao brzinu kretanja vozila na 92/km/h.

Svjedok O. Z. u iskazu je naveo da je autoelektričar iz Lukavca, da je pozvan to jutro od strane policije kad se sve završilo oko 09,00 - 10,00 sati, na lice mjesta događaja, a da se misli da se to desilo 2017. godine koji se desio na magistralnom putu na pravcu od Gnojnice prema Berkovici, da je pozvan od strane policije da ako ima dva akumulatora da ih poveze, pošto su akumulatori sa postojećeg vozila bili uništeni i da je uzeo dva akumulatora, odvezao ih na lice mjesta i skopčao na kamion, jer su akumulatori uništeni, da su ga zvali da se vidi jesu li radila rotaciona svjetla na vozilu šlep službe i da je naknadno pozvan pošto su akumulatori na šlep službi porazbijani i trebala im je struja da se vidi jesu li radila rotaciona svjetla i da je po dolasku na lice mjesta te saobraćajne nezgode zatekao akumulatore kako su ispali iz vozila šlep službe, da nije obraćao pažnju na oštećenja na vozilima, da je trebalo da skopča akumulator na kamion oštećen saobraćajnom nezgodom i da je donio male od auta akumulatore. Nakon što mu je predložena fotodokumentacija potvrdio je da su na fotodokumentaciji akumulatori i da je bio na licu mjesta gdje je svoje akumulatore skopčao i da ne zna kada su načinjene fotografije, a svoje akumulatore je odnio kući, da su bila dva uništena akumulatora kada je došao, a da ne zna koliko ih je bilo na cesti i da je svoja dva odnio, da je na fotodokumentaciji na fotografiji 50., pozicija 10. su akumulatori koji su zatečeni na licu mjesta i svoje akumulatore stavio na cestu pored kamiona i produžnim kablovima se uhvatio za kamion i morao ih je bliže primaknuti kamionu. Prilikom unakrsnog ispitivanja, svjedok je naveo da je pozvan i došao oko, pola devet, devet, deset, gdje je zatekao policiju, koji su ga pozvali, ne zna je li bila tužiteljica, misli da je bilo fotografisanje, a nije mu poznato da fotografija nema u spisu, da je došao sa dva mala akumulatora koji mogu pokrenuti elektrosistem u teretnom vozilu svjetla i rotacije, a nije mu poznato zašto su ga zvali nakon što je uviđaj završen u 08,00 sati, da dođe u devet sati, pola devet, deset i nije mu poznato šta se dešavalo do njegovog dolaska vezano za uviđaj, koji nije vršen u njegovom prisustvu. Kada je on bio bili su samo policajci i misli da je bio i A. J. Naveo je da su mu rekli da dođe bio je udes i može li akumulatore ako ima da poveze, nije obraćao pažnju, je li neko snimao kad je spajao akumulatore i provjeravao rad elektroinstalacija.

Svjedok J. A. u iskazu je naveo da ga je tužiteljica kontaktirala povodom saobraćajne nezgode kad je vršen uviđaj ako može izaći na lice mjesta nezgode sa ekipom koja obezbjeđuje lice mjesta nezgode i vrši uviđaj na što je pristao i nakon razgovora otišao na lice mjesta nezgode u Gnojnici na dijelu magistralnog puta Tuzla Doboje, da je na licu mjesta zatekao službena lica koja su obezbjeđivala lice mjesta nezgode i ekipu koja je vršila uviđaj, da mu je uloga bila samo da proprati provođenje uviđaja sa saobraćajnog tehničkog aspekta da se ne bi nešto važno zaboravilo, usmeno je razgovarao sa licima koja su vršila uviđaj, određivanje početne tačke, fotografisanje jednog i drugog vozila, tragove vezano za nezgodu, za koje misli da je profesionalno urađeno, da se ne može izjasniti da li je u vrijeme nezgode na vozilu vučne službe radilo rasvjetno rotirajuće svjetlo, a da je na lice mjesta došao u jutarnjim satima između 11,00 i 12,00 sati kada je uviđaj već bio završen tako su mu rekli, a ostalo je da vide je li radilo rotirajuće svjetlo na specijalnom vozilu ili ne, jer su vidjeli da su akumulatori iz ležišta, specijalnog vozila bili ispali kao posljedica nezgode, što nisu mogli utvrditi. Naveo je da je preporučio da dođe električar na lice mjesta i pomogne oko uviđaja u dijelu oko autoelektrike, da je dionica puta gdje se dogodila nezgoda bila potpuno zaustavljena za saobraćaj od tih noćnih sati do ranih jutarnjih sati i u vrijeme kad je došao, tako da nijedno vozilo nije saobraćalo ni u jednom smjeru prema Doboju niti iz Doboja. Prilikom unakrsnog ispitivanja potvrdio je da nije bio prisutan kada je vršena provjera od strane autoelektričara Omerdić Zihmeta koji je na lice mjesta došao poslije njega.

Vještak saobraćajne struke Gabeljić Samir određen od strane suda iznoseći svoj nalaz je naveo da je prilikom sačinjavanja nalaza imao na raspolaganju dokumentaciju iz spisa, zapisnik o uviđaju, skica lica mjesta, fotodokumentacija saobraćajne nezgode, nalaz i mišljenja tima vještaka Nedžad Siočić, Asmir Selimi, Zlatko Kovačević od 18.11.2019. godine, nalaz i mišljenje vještaka Ešefa Džafića od 05.10.2017. godine, ekspertiza vještaka Bajre Džinde od 19.06.2018. godine, dopunski nalaz vještaka Bajre Džinde od 13.11.2018. godine, ugovor o posredničkoj trgovini motornih vozila broj 25968 od 09.03.2017. godine, potvrda o registraciji broj AA2240147, zapisnik o sudsko-medicinskoj obdukciji mrtvog tijela K. D. od 14.02.2017. godine, sudsko medicinsko vještačenje od 12.06.2017. godine, dr. Vedo Tuco vještak medicinske struke, listić alko testa za A. N. i to dva listića, jedan je broj mjerenja 87, drugi je 440 od 13.02.2017. godine u vremenu u 3 sata i 12 minuta i 4 sata i 27 minuta, rezultat alkoholometrijske analize broj 19/2017. od 14.02.2017. godine, AK stanice tehničkog pregleda vozila „Jamboss“ d.o.o. Lukavac broj 33/2017. od 13.02.2017. godine, potvrda o registraciji broj ..., sudsko psihijatrijski nalaz prim.dr. Kasima Brigića, stalni sudski vještak od 08.06.2018. godine, kao i da je nakon analize relevantnih parametara iz dokumentacije spisa utvrdio da su učesnici u saobraćajnoj nezgodi teretno motorno vozilo“ Daimler Benz“ registarskih oznaka J47 M510, kojim je u vrijeme nezgode bilo zaustavljeno na kolovozu, odnosno lijevoj saobraćajnoj traci magistralnog puta M-4 Tuzla-Doboj, gledano iz smjera Doboja prema Tuzli, prednjim dijelom okrenuto prema Tuzli. Iza teretnog motornog vozila Daimler Benz. se nalazilo pmv WV „Golf 2“ crvene boje, reg.oznaka ... vlasništvo M. J. iz Lukavca, drugi učesnik je pješak K. D., sin J. rođen 07.09.1990. godine nastanjen u ulici Rudnička bb, općina Lukavac, treći učesnik je pmv WV „Pasat“ reg.oznaka ... kojim je u vrijeme nastanka saobraćajne nezgode upravljao A. N. i saputnici A. B., K. M. i M. B. koja se dogodila 13.02.2017. godine oko 2 sata i 40 minuta na magistralnom putu M-4 Tuzla-Doboj u mjestu Gračanica polje, Grujnica polje, općina Lukavac, na kojoj se saobraćaj odvija u oba smjera. U nastavku izlaganja je naveo da je mjesto kontakta između „Pasata“ i „Daimler Benz“ se nalazilo mjereno ulijevo poprečno na kolovozu magistralnog puta M-4, Tuzla-Doboj, od desne ivice kolovoza na oko 1,5 m iz smjera Tuzle prema Doboju iz smjera kretanja „Pasaat“, dok je mjereno po dužini kolovoza od pomoćne tačke mjerenja mjesto kontakta oko 63,25 m na oko 1 m prije prednjeg dijela teretnog motornog vozila. Utvrdio je da je mjesto kontakta između „Pasata“ i vozila Daimler Benz se nalazi na prostoru trake koja je namijenjena za saobraćaj vozila iz smjera Tuzle na saobraćajnoj traci kojom se kretao „Pasat“ i da se prije kontakta motorno vozilo šlep služba nalazilo se na prostoru saobraćajne trake namijenjene za saobraćaj vozila iz smjera Tuzle prema Doboju u stanju mirovanja sa spuštenim rampama za utovar havarisanog pmv WV „Golf 2“, kada je lijeva strana vozila Daimler Benz. bila udaljena od desne ivice gledano iz smjera Tuzle prema Doboju oko 1,40 m. i da je u odnosu na širinu saobraćajne trake oko oko 3,5 m, prije kontakta vozilo „Daimler Benz“ u potpunosti zauzelo cijelu desnu saobraćajnu traku kojom se kretao „Pasat“, da je vozilo „Daimler Benz“ bilo prednjim čeonim dijelom okrenuto prema vozilu „Passat“ koje se prije saobraćajne nezgode kretalo iz smjera Tuzle prema Doboju i da je vozač „Passata“ poduzeo radnju izmicanja u desno u cilju izbjegavanja direktnog naleta na prednji čeon dio zaustavljenog vozila „Daimler-Benz“, što ukazuje i pozicija vozila na mjestu kontakta kao i položaj vozila u mjestu kontakta u cilju izbjegavanja direktnog udara na prednji čeon dio teretnog vozila, a da nisu prije kontakta između vozila evidentirani niti jedan trag kočenja koji bi se mogao povezati sa pneumaticima vozila „Passat“ i zaključuje da vozač „Passata“ prije kontakta sa teretnim vozilom nije poduzeo radnju ekstremnog kočenja u cilju zaustavljanja vozila neposredno prije zaustavljenog vozila „Daimler-Benz“, da prema oštećenjima na motornom vozilu „Passat“ da su oštećenja prednjeg branika lijeva strana dio branika od „Passata“ koji se je nalazio ispod vozila „Daimler-Benz“ i oštećenja prednjeg lijevog fara prednjeg lijevog točka koji je otkinut ostao ispod teretnog motornog vozila „Daimler-Benz“, a oštećenje kompletne lijeve bočne strane od prednje čeonice lijeve strane prema prednjem lijevom vratima gdje su najizraženija oštećenja bočnog stakla i prednje vjetrobransko staklo razbijeno, poklopac motora savijen i deformisan prema nazad u lijevom dijelu, prednja maska ispala i prednje lijevi dio veznog lima deformisan prema naprijed i oštećenja na teretnom motornom vozilu u saobraćajnoj nezgodi su nastala kada je došlo djelimično čeonog kontakta između prednjih čeonih lijevih dijelova vozila „Daimler-Benz“ i „Passata“ sa širinom preklopa čeon površina u mjestu kontakta oko 0,5 metara. Dalje je naveo da nakon naleta prednjeg čeonog lijevog dijela vozila „Passat“ došlo do podvlačenja prednjeg lijevog dijela vozila „Passat“ ispod prednjeg lijevog bočnog dijela vozila „Daimler-Benz“ što je dovelo do

pomjeranja unazad „Daimler-Benza“ za oko 1 metar i pomjeranje prednjeg dijela vozila „Daimler-Benz“ prema sredini kolovoza oko 0,2 metra gdje došlo do kontakta prednjeg desnog čeonog dijela „Passata“ sa pješakom D. K. i njegovog nabacivanja na prednji dio „Passata“ i nošenje na prednjem dijelu vozila i odvajanje dijela pješaka od prednjeg dijela vozila leta tijela pješaka i njegovog pada na zatečeno mjesto koje je obilježeno na skici lica mjesta. Naveo je da od trenutka odvajanja „Passata“ od „Daimler-Benz“ je došlo do nekontrolisanog kretanja vozila po putanji tragova zanošenja koji počinju od pozicije broj 13. pa sve do pozicije broj 14. traga udubljenja preko traga udubljenja u zemljanoj kosini nasipa magistralnog puta M4 označenog pozicijom broj 15. gdje dolazi do slijetanja „Passat“ niz kosinu nasipa magistralnog puta M4 Tuzla Doboj na desnu stranu gledano iz smjera njegovog ranijeg kretanja gdje se isto prevrće u kanalu na desnu bočnu stranu prednjim dijelom okrenuto u koso prema Tuzli, da je brzina kretanja „Passata“ prije saobraćajne nezgode određena na osnovu izgubljene brzine koja je nastala kontaktom sa teretnim motornim vozilom, sa zemljanom kosinom nasipa magistralnog puta i prilikom prevrtanja, da je na osnovu izgubljene brzine na deformaciju zaustavljenog „Daimler-Benz“ na osnovu izgubljene brzine na odbacaj teretnog vozila oko 1 metar unazad i izgubljene brzine na putu smirivanja „Passata“ od mjesta kontakta sa „Daimler-Benz“ do mjesta zaustavljanja oko 41,60 metara, da je utvrdio da je brzina kretanja „Passata“ u trenutku kontakta iznosila je oko 85,83 km/h ili 23,84 metra u sekundi a što je mogao utvrditi i zbog toga što nije bilo tragova kočenja „Passata“ prije saobraćajne nezgode tako da je brzini ista oko 85,83 km/h ili 23,84 metra u sekundi. neposredno prije saobraćajne nezgode i u trenutku naleta „Passata“ na teretno motorno vozilo koje je bilo je bilo zaustavljeno na desnoj saobraćajnoj traci magistralnog puta gledano iz smjera kretanja „Passata“ sa brzinom od 0 km/h. Naveo je da je prema iskazu svjedoka S. A. A. pješak D. K. po nastanku saobraćajne nezgode se pokušao bježanjem skloni sa putanje kretanja „Passat sa puta i da je uzeo u obzir godine starosti pješaka muška osoba od 27 godina za koju starosnu dob pješaka od 20-30 godina potrcavanje da se može približno utvrditi brzina kretanja pješaka D. K. koja iznosi oko 10,90 km/h od 3,03 metra u sekundi. Mjesto naleta „Passata“ na pješaka je oko 3,9 metara od prednjeg dijela „Daimler-Benza“ u smjeru kretanja „Passata“ po dužini kolovoza, a po širini kolovoza se nalazilo oko desne ivične linije oko desne ivice kolovoza magistralnog puta Tuzla Doboj iz smjera kretanja „Passata“ koji je ostvario kontakt prednjim čeonim desnim dijelom sa stražnjim lijevim dijelom tijela pješaka prvo sa donjim ekstremitetima pješaka pa zatim sa lijevom bočnim stražnjim predjelom tijela D. K. kada je došlo do nabacivanja tijela pješaka na prednji dio „Passata“ i njegovog kontakta sa prednjim dijelom vozila i njegovog nošenja na prednjem dijelu vozila te odvajanje od prednjeg dijela vozila leta tijela pješaka i njegovog pada na travnatu površinu klizanja do mjesta gdje je tijelo pješaka kao na skici lica mjesta. na daljini od mjesta naleta „Passata“ na pješaka do mjesta tijela pješaka iznosi oko 41,20 metara, da vrijeme reagovanja vozača „Passat“ ne uzimajući u obzir njegovu alkoholiziranost isto iznosi oko jednu sekundu i da je put za vrijeme reagovanja vozača „Passat“ pri brzini od 85, 83 km/ h iznosio bi oko 23,84 sekunde, a zaustavni put oko 64,44 metra i vrijeme reagovanja vozača uzimajući u obzir njegovu alkoholiziranost produžava se za oko 0,72 sekunde i iznosi oko 1,72 sekunde time se i pređeni put za vrijeme reakcije zaustavni put produžava za vrijeme reakcije vozača uzimajući u obzir njegovu alkoholiziranost iznosi od oko 41 metar a zaustavni put iznosi oko 81,60 metara. Na osnovu izračunatog vještak je zaključio da je vozač „Passat“ reagovao na nastalu opasnost radnjom izmicanja udesno sa bočnim pomakom od oko 0,8 metara kada je bio udaljen od mjesta kontakta sa „Daimler-Benz“ od oko 31,70 km/h i oko 1,33 sekunda je bila potrebna da vozač „Passat“ izbjegne nalet na zaustavljeni „Daimler-Benz“ i da poduzme radnju izmicanja ulijevo sa prostora svoje saobraćajne trake na prostor saobraćajne trake namijenjen za saobraćaj vozila iz suprotnog smjera sa bočnim pomakom od oko 2,62 metra da suprotna traka nije zauzeta sa vozilima iz suprotnog smjera put prešao za 49,62 metra, da je „Daimler-Benz“ vršio izvlačenje havarisanog vozila koje je sletilo sa površine kolovoza magistralnog puta M4 na lijevu stranu iz smjera Tuzle prema Doboju gdje su tragovi rasute zemlje po kolovozu na fotodokumentaciji saobraćajne nezgode i ucrtani a da nisu obilježeni na skici lica mjesta sa lijeve ivice kolovoza prema položaju havarisanog „Golfa“ položaj sajle sa zadnje strane „Daimler-Benz“ i da se magistralni put M4 nalazi u naselju gdje je od površine okolnih njiva i oranica uzdignut za visinu nasipa, pa dva oštećenja na „Golfu“ nisu omogućavala ravnomjerno izvlačenje po pravoj liniji i položaj u kome se nalazilo „Daimler-Benz“ u toku izvlačenja i u trenutku kontakta sa „Passatom“ bilo je neophodno da bi se izvukao havarisani „Golf 2“. Naveo je da je vozač „Daimler-Benza“ bio dužan da upali uređaj za istovremeno uključivanje svih pokazivača pravca i postavi

poseban znak sigurnosni trokut na kolovozu ispred prednjeg čeonog dijela „Daimler-Benz“ na udaljenosti od najmanje 50 metara iz smjera od Doboja prema Tuzli na saobraćajnu traku za saobraćaj vozila iz smjera Tuzle smjera kojim se kretao „Passat“ odmah nakon zaustavljanja i početka pripreme za izvlačenje havariisanog „Golf 2“ uređaj je morao biti uključen, da osim obaveze paljenja uređaja je istovremeno uključivanje svih pokazivača pravca i postavljanja posebnog znaka sigurnosni trokut na kolovozu ispred prednjeg čeonog dijela „Daimler-Benz“ vozač je bio dužan da upali prednja i zadnja poziciona svjetla i rotaciona svjetla koja se nalaze na krovu „Daimler-Benz“. Analizom uvidajne dokumentacije utvrdio je da nije konstatovano da je vozač „Daimler-Benz“ postavio znak za obilježavanje vozila zaustavljenog na kolovozu ceste sigurnosti trokut ispred svog vozila na saobraćajnoj traci kojom su se kretao „Passat“, a da je vozač „Daimler-Benz“ postavio na kolovozu ceste sigurnosni trokut na udaljenosti od najmanje 50 metara ispred prednjeg čeonog dijela zaustavljenog „Daimler-Benz“ na saobraćajnoj traci kojom se kretao „Passat“ iz smjera Tuzle da je vozač „Passata“ u snopu svjetlosti kratkih svjetala morao uočiti sigurnosni trokut na udaljenosti prije istog na oko 40 metara i u tom slučaju vozač „Passata“ u snopu svjetlosti kratkih svjetala je imao raspoloživi put od trenutka uočavanja sigurnosnog trokuta do zaustavljenog teretnog motornog vozila oko 90 metara i dovoljna udaljenost za izbjegavanje saobraćajne nezgode od strane vozača „Passata“ sa radnjom izmicanja ulijevo koji iznosi 49,62 metra i poduzimanjem radnje ekstremnog kočenja a zaustavni put je manji iznosi 81,60 metara i pod uticajem alkohola vozača „Passata“, da je vozač kamiona stavio sigurnosni trokut na udaljenosti najmanje 50 metara ispred prednjeg čeonog dijela na saobraćajnoj traci kojom se kretao vozač „Passat“ i bio sa upaljenim dugim svjetlima oko 100 metara i u tom slučaju bi ga uočio na udaljenosti većoj od 150 metara što je dovoljna udaljenost da radnjom izmicanja i radnjom ekstremnog kočenja i pod uticajem alkohola izbjegne saobraćajnu nezgodu u slučaju blagovremenog reagovanja na opasnost, a da tu obavezu smatra da nije imao po stavu vještaka Bajro Džindo, da je na fotodokumentaciji saobraćajne nezgode vidljivo prikazan trag oštećenja akumulatora koji pripada „Daimler-Benz“ kao i drugi akumulator koji je oštećen i koji pripada „Daimler-Benz“ koji nije obilježen pozicijama i smatra da je došlo do odvajanja oba akumulatora „Daimler-Benz“ od insatalacije istog usljed kontakta prednjeg lijevog dijela „Passatom“ sa kućištem akumulatora koji se nalazi na lijevoj bočnoj strani „Daimler-Benz“, da je došlo do prekida napajanja strujom „Daimler-Benz“ i prekida napajanja i svjetlosno signalnih uređaja na istom vozilu, da dolazak i priključivanje akumulatora na lice mjesta saobraćajne nezgode električara Zihnet Omerdić radi provjere ispravnosti signalizacije rotacije i pokazivača pravca i prilikom spajanja utvrđeno da je signalizacija na „Daimler-Benz“ ispravna i da su se prekidači za uključivanje svjetlosne signalizacije nalazili u položaju uključeno kao fotodokumentaciji, ali da nije vršeno izuzimanje sijalica sa neoštećenih pokazivača pravca odnosno žmigavaca žargonski rotacionih svjetala pozicionih svjetala kao i svjetala za osvjetljenje puta radi vještačenja i njihove funkcionalnosti u momentu sudara odnosno da li su iste bile u funkciji u momentu sudara i koje vještačenje nije urađeno, da pošto nije utvrđeno da je Daimler benz bio neobilježen i nisu bila upaljena poziciona svjetla i četiri pokazivača pravca da moglo vidjeti pod kratkim svjetlima Pasata na dužini od 26 metara i vozač Pasat nije mogao izbjeći saobraćajnu nezgodu radnjom ekstremnog kočenja i da nije bio pod uticajem alkohola, niti radnjom izmicanja, niti radnjom ekstremnog kočenja pod uticajem alkohola. Opisao je drugu varijantu za vidljivost Daimler Benz da je bilo neobilježeno, a da je „Passata“ imalo upaljena duga svjetla mogao je vidjeti na dužini od 80 metara, u tom slučaju vozač „Passata“ je mogao izbjeći saobraćajnu nezgodu radnjom ekstremnog kočenja da nije bio pod uticajem alkohola, da je nije mogao pod uticajem alkohola izbjeći a da je mogao izbjeći radnjom izmicanjem i da bez obzira da li je bila na „Passatu“ bilo upaljeno dugo ili kratko svjetlo moglo se vidjeti na 150 metara, tada je vozač „Passata“ mogao izbjeći saobraćajnu nezgodu u svim mogućim okolnostima, odnosno radnjom izmicanja i radnjom kočenja, ekstremnog kočenja, i pod uticajem alkohola i da je isti bio trijezan da je Daimler Benz bio označen žmigavcima da se mogao uočiti na oko 300 metara prije mjesta naleta bez obzira na upaljena duga ili kratka svjetla na vozilu Pasat kada je vozač „Passata“ mogao izbjeći saobraćajnu nezgodu radnjom ekstremnog kočenja, radnjom izmicanja i pod uticajem alkohola i da je bio trijezan pri brzini od 85.80 kilometara na sat, a da je vrijeme reagovanja vozača je određeno subjektivno jedna psihofizička sekunda i vozač koji upravlja putničkim motornim vozilom mora očekivati svakakve situacije.

Iznoseći nalaz i mišljenje sačinjen od strane tima vještaka saobraćajne struke, vještaci Nedžad Siočić, Zlatka Kovačević i Asmira Selimi su naveli da je nakon izvršene analize svih raspoloživih podataka dali mišljenje da je mjesto sudara vozila Passat i Daimler benz po širini kolovoza se nalazi na desnoj kolovoznoj traci na udaljenosti 1,5 m lijevo od desne ivice kolovoza, a po dužini kolovoza najviše 1 m prije pozicije prednjeg lijevog dijela zaustavljenog vozila Daimler benz, odnosno na oko 63 m poslije PFT, sve posmatrano iz pravca Tuzle u pravcu Doboja odnosno u pravcu i smjeru kretanja vozila Passat prije nezgode, u trenutku sudara vozilo Daimler benz se nalazilo zaustavljeno u desnoj kolovoznoj traci bliže sredini kolovoza, posmatrano iz pravca Tuzle u pravcu Doboja udaljeno 1,4 m od desne ivice kolovoza i okrenuto prednjim krajem u smjeru Tuzle, dok se vozilo Passat nalazilo na desnoj kolovoznoj traci bliže desnoj ivici kolovoza usmjereno u desno pod uglom od 5 stepeni prema desnoj ivici kolovoza, tako da je ugao koji su zatvarala vozila u sudarnoj poziciji iznosio oko 175 stepeni, primarni kontakt vozila u sudaru je ostvaren između prednje lijeve djelomično čeonice strane vozila Passat sa prednjom lijevom djelomično čeonom stranom vozila Daimler benz sa zahvatom sudarnih površina vozila najviše 0,50 m. Za vrijeme sudara vozilo Daimler benz je bilo u stanju mirovanja, dok je brzina vozila Passat iznosila najmanje 91,36 km/h. Mjesto naleta vozila Passat na pješaka D. K. po širini kolovoza nalazi se na desnoj kolovoznoj traci najviše 0,5 metara lijevo od desne ivice kolovoza a po dužini kolovoza najviše 4 metra poslije mjesta sudara vozila Passat i Daimler Benz. Primarni kontakt vozila Passat i pješaka ostvaren je prednjim lijevom čeonim deformisanim dijelom vozila Passat sa donjim ekstremitetima uspravnog pješaka, a zatim i sa lijevom bočnom stražnjom predjelom trbuha, a za vrijeme naleta pješak se nalazio u desnoj kolovoznoj traci bliže desnoj ivici kolovoza okrenut lijevom bočnom stražnjom stranom tijela čeonom dijelom vozila Passat, dok se vozilo Passat nalazilo u završnoj –izlaznoj fazi sa vozilom Daimler Benz. Brzina naleta vozila Passat na pješaka iznosila je najmanje 75,8 km/h. Za određeno mjesto sudara i sudarni položaj vozila Passat i vozila Daimler Benz kao i za mjesto naleta Passat na pješaka evidentno je da je vozilo Daimler Benz prije nezgode bilo u zaustavljenom položaju na desnoj kolovoznoj traci, da se vozilo Passat kretalo iz pravca Tuzle u pravcu Doboja, da je na opasnu situaciju reagovalo bočnim izmicanjem u desno, da se nastradali pješak nalazio na desnoj kolovoznoj traci bliže desnoj ivici kolovoza, da u ovakvoj situaciji vozač vozila Passat nije imao tehničke mogućnosti pri brzini kojom se kretao da bočnim izmicanjem u desno ili radnjom kočenja izbjegne sudar sa vozilom Daimler Benz i nalet na pješaka i da bi bezbjedna brzina pri kojoj bi mogao izbjeći sudar intenzivnim kočenjem iznosila 57,78 km. Za vrijeme nezgode i neposredno prije nastanka iste na vozilu Daimler Benz su bila uključena poziciona svjetla, svjetla za osvjetljenje kolovoza, sva četiri pokazivača pravca, kao i rotaciona svjetla na krovu kabine i u takvim okolnostima vozač vozila Passat sa oborenim svjetlima je tehnički imao mogućnost da vidi zaustavljeno vozilo Daimler Benz najmanje na udaljenosti od 150 metara ako je isto bilo obilježeno pozicionim svjetlima i 300 metara ako su na zaustavljenom vozilu bili uključeni pokazivači pravca, da je oštećeni koristio jaknu za specijalne poslove u noćnim uvjetima sa fluorescentnim reflektujućim trakama na rukavima i ramenima. Prema nalazu vještaka optuženi je imao tehničku mogućnost da blagovremeno uoči zaustavljeno vozilo na kolovozu i blagovremeno reakcijom da kočenjem izbjegne kontakt sa vozilom Daimler Benz a samim time i sa pješakom i da je pogrešna procjena optuženog da u datim okolnostima preduzme radnju kočenja predstavlja uzrok prometne nezgode.

Sud je, nakon što je provjerio sporazum o priznanju krivnje, izvršio uvid u dokaze optužbe, odbrane i dokaze koji su izvedeni po nalogu suda, a koji su provedeni na glavnom pretresu, a koje je ovaj sud cijenio u skladu sa odredbom člana 296. stav 2. ZKP FBiH i na temelju priznanja optuženog utvrdio da je optuženi A. N. počinio krivično djelo u vrijeme, na mjestu i na način koje mu je stavljeno na teret po izmijenjenoj optužnici.

Nesporno je po ocjeni ovoga suda da se dana 13.02.2017. godine oko 2,40 sati na magistralnom putu M4 u mjestu Gnojnica polje Općina Lukavac dogodila prometna nezgoda u kojoj prometnoj nezgodi je učestvovalo vozilo marke „Passat“ reg oznaka ... koje se kretalo magistralnim putem iz pravca Tuzle prema Doboju, a kojim vozilom je upravljao optuženi A. N. i pješak D. K. Nespornost ovog dijela činjeničnog stanja proizlazi iz priznanja optuženog i dokaza zapisnika o uviđaju PU Lukavac od 13.02.2017. godine, fotodokumentacije koja je sačinjena prilikom uviđaja od

13.02.2017. godine, skice lica mjesta od 13.02.2017. godine, iskaza svjedoka B. M., K. M., B. A., koji su saglasno potvrdili u svojim iskazima da su se nalazili u vozilu optuženog kada se dogodila prometna nezgoda, kao i iskaza svjedoka A. A. S. koji je kritične večeri zajedno sa oštećenim K. D. bio na licu mjesta prilikom uklanjanja neispravnog vozila sa ceste, koje radnje su prethodile prije nastanka prometne nezgode, iskaza svjedoka B. M., K. M., B. A. i A. A. S. u ovom dijelu sud prihvata cijeneći ih objektivnim i međusobno saglasnim, a nisu ni u usprotivosti sa materijalnim dokazima zapisnikom o uviđaju PU Lukavac od 13.02.2017. godine, fotodokumentacijom koja je sačinjena prilikom uviđaja od 13.02.2017. godine, skicom lica mjesta od 13.02.2017. godine koje materijalne dokaze je sud prihvatio cijeneći ih vjerodostojnim.

Nesporno je da je optuženi kritične prilike upravljao vozilom brzinom od oko 85,30 km/h i nesporno je da je kritične prilike upravljao pod uticajem alkohola sa koncentracijom alkohola u krvi od 2,35 gr/kg. Nespornost ovog dijela činjeničnog stanja sud utvrđuje na osnovu priznanja optuženog koji ove činjenice ne osporava, nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke Gabeljić Samira, koji je u svom nalazu utvrdio brzinu kretanja vozila optuženog, a koja brzina je prihvaćena i od strane tužitelja i odbrane i na osnovu nalaza i mišljenja vještaka neuropsihijatra Kasima Brigića koje nalaze je sud prihvatio cijeneći ih stručnim, vještaci su nezainteresovani za ishod ovog postupka.

Nesporno je da je u ovoj prometnoj nezgodi oštećeni K. D. zadobio tjelesne ozljede bliže naznačene u izreci ove presude uslijed kojih povreda je na licu mjesta smrtno stradao, što ovaj sud utvrđuje na temelju nalaza i mišljenja vještaka sudske medicine dr. Vede Tuće koji nalaz je sud u cijelosti prihvatio cijeneći nalaz stručnim, nalazu vještaka nije bilo primjedbi tokom postupka.

Nesporno je da je optuženi u datoj prometnoj situaciji svojom prednjom lijevom čeonom stranom vozila ostvario kontakt sa lijevom čeonom stranom teretnog motornog vozila nakon čega je nastavio kretanje, a onda prednjim lijevom čeonim deformisanim dijelom vozila udario pješaka D. K. koji se nalazio na desnoj kolovoznoj traci na oko 0,5 metara od desne ivice kolovoza koji je u momentu udara obavljao poslove utovara putničkog motornog vozila iz prethodne saobraćajne nezgode. Nespornost ovog dijela činjeničnog stanja sud utvrđuje na temelju nalaza i mišljenja saobraćajne struke Džafić Ešefa, Džinde Bajre, Gabeljić Samira i Tima vještaka Nedžada Siočić, Zlatka Kovačevića i Asmira Selimi koji nalazi su u ovom dijelu u međusobnoj saglasnosti pa je nalaze vještaka saobraćajne struke kako i optužbe, tako i odbrane, a i vještaka koji su određeni po nalogu suda u ovom dijelu prihvatio cijeneći ih objektivnim i međusobno saglasnim. Ove činjenice potvrđuje u svom iskazu i svjedok A. A. S. koji se u vrijeme prometne nezgode nalazio na licu mjesta, pa je iskaz ovog svjedoka sud u ovom dijelu prihvatio cijeneći ga objektivnim.

Na temelju izvedenih dokaza ovaj sud je utvrdio da je optuženi u datoj prometnoj situaciji postupao suprotno odredbi člana 174. stav 1. ZOBS na putevima sa koncentracijom alkohola u krvi 2,35 gr/kg, u koje stanje se doveo prethodno iako je znao da će upravljati putničkim vozilom, a sa kojom koncentracijom alkohola u krvi nije bio sposoban da bezbjedno upravlja putničkim vozilom i utvrdio da je optuženi u datoj prometnoj situaciji, što utvrđuje na temelju nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke Džafić Ešefa, Džinde Bajre, Gabeljić Samira, da je optuženi kritične prilike propustio da upravlja vozilom dozvoljenom brzinom koja iznosi najviše 80 km/h, već je upravljao brzinom od 85,83 km/h, sa kojom brzinom nije mogao blagovremeno zaustaviti vozilo kočenjem i time izbjeci udar u zaustavljeno teretno vozilo, a što je suprotno odredbi člana 44. stav 4. tačka 3) ZOBS na putevima. Također na temelju nalaza vještaka saobraćajne struke Džafić Ešefa, Džindo Bajre, Gabeljić Samira i Tima vještaka Nedžada Siočića, Zlatka Kovačevića i Asmira Selimi sud je utvrdio da je optuženi postupio suprotno odredbi člana 57. stav 1. i 58. stav 1. ZOBS na putevima jer je vozeći u alkoholisanom stanju i nedozvoljenom brzinom propustio da preduzme radnje kočenja u cilju izbjegavanja udara u navedeno vozilo, te je propustio da preduzme radnju obilaženja navedenog teretnog vozila, iako je za to imao mogućnosti obzirom na preglednost puta, pa je postupanje optuženog suprotno gore navedenim saobraćajnim propisima prouzrokovao prometnu nezgodu u kojoj je jedno lice smrtno stradalo.

Sud nije prihvatio dio nalaza Tima vještaka Nedžada Siočića, Zlatka Kovačevića i Asmira Selimi u dijelu koji su u svom nalazu naveli da brzina kojom se kretao optuženi nije u uzročnoj vezi sa nastalom prometnom nezgodom, dok u ostalom dijelu nalaza sud je poklonio vjeru jer nalaz tima vještaka nije u suprotnosti sa nalazima vještaka Džafić Ešefa, Gabeljić Samira i Džindo Bajre koji se odnose na ostale parametre kada je u pitanju preglednost puta, vrsta i stanje kolovoza, smjer kretanja vozila, reagovanje vozača na opasnost, odnosno način nastanka nezgode, dok je našao da se nalazi vještaka Džafić Ešefa, Gabeljić Samira i Džindo Bajre međusobno uklapaju kada su u pitanju svi relevantni podaci predmetne nezgode i način nastanka iste, pa je nalaze vještaka Džafić Ešefa, Gabeljić Samira i Džindo Bajre sud prihvatio cijeneći ih stručnim i objektivnim.

Optuženi je bio svjestan da se nalazi u alkoholisanom stanju i da je nesposoban za sigurnu vožnju i da zbog toga može ugroziti javni promet i tako dovesti u opasnost život, tijelo i imovinu drugih ljudi, a iz njegovih naprijed navedenih radnji proizilazi da je i pristao na takvu posljedicu, postupanje optuženog suprotno odredbi člana 174 stav 1. ZOBS na putevima sa koncentracijom alkohola u krvi 2,35 gr/kg, u koje stanje se doveo prethodno iako je znao da će upravljati putničkim vozilom zbog čega je optuženi u datoj prometnoj situaciji i postupio suprotno odredbama članova 44. stav 3. tačka 3. ZOBS na putevima jer je kritične prilike upravljao vozilom nedozvoljenom brzinom 85,83 km/h iako je je dozvoljena brzina na toj dionici puta iznosila 80 km/h (povreda propisa član 44 stav 3. tačka 3. ZOBS na putevima), te je propustio da preduzme radnju obilaženja navedenog teretnog vozila iako je imao dovoljno prostora za preduzimanje ove radnje što je suprotno odredbi člana 57. stav 1. i 58. ZOBS na putevima, na koji način je prouzrokovao prometnu nezgodu u kojoj je jedno lice smrtno stradalo. Dakle, ovaj sud utvrđuje da je u konkretnom slučaju optuženi u vrijeme nastanka prometne nezgode bio pod uticajem alkohola od 2,35 gr./kg na koji način je optuženi postupio suprotno odredbi člana 174. stav 1. ZOBS BiH, te da je isti upravljajući vozilom pod uticajem alkohola povrijedio saobraćajne propise člana 44. stav 3. tačka 3., člana 57. i 58. ZOBS na putevima, što je sve dovelo do prometne nezgode u kojoj je jedno lice smrtno stradalo.

Imajući u vidu dokaze koje je ovaj sud analizirao, kao i priznanje optuženog ovaj sud je utvrdio da je optuženi počinio krivično djelo teška krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa iz člana 336. stav 2. u vezi sa krivičnim djelo ugrožavanje javnog prometa uslijed omamljenosti iz člana 333. stav 1. KZ FBiH, tako što je dana 13.02.2017.godine oko 02,40 sati, na magistralnom putu M-4, u mjestu Gnojnica Polje, općina Lukavac, upravljajući vlastitim putničkim motornim vozilom marke „Volkswagen“ tip „Passat“, registarskih oznaka ..., krećući se magistralnim putem iz pravca Tuzle u smjeru Doboja, brzinom od oko 85,83 km/h i pod uticajem alkohola u krvi sa koncentracijom od 2,35 g/kg, iako je bio svjestan da upravljajući prijevoznim sredstvom u takvom stanju može ugroziti javni promet da dovede u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg opsega, pa pristajući na to, usljed kojeg stanja je bio očito nesposoban za sigurnu vožnju, postupajući tako suprotno odredbi člana 174. stav 1. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, pa je, u stanju takve alkoholisanosti i njegove nesposobnosti za sigurno upravljanje vozilom, u momentu kada je, u dometu dugih svjetala na vozilu mogao uočiti zaustavljeno teretno motorno vozilo marke „Daimler-Benz“, registarskih oznaka ..., vlasništvo Maier Enesa, koje vozilo je kao šlep-služba služilo za obavljanje poslova utovara putničkog motornog vozila iz prethodne saobraćajne nezgode koja se dogodila na navedenom mjestu, a koje je bilo zaustavljeno na desnoj saobraćajnoj traci, kojom se kretalo putničko motorno vozilo „Passat“, posmatrano iz pravca Tuzle u smjeru Doboja, i koje nije bilo obilježeno odgovarajućom svjetlosnom signalizacijom, a koje vozilo je mogao uočiti na udaljenosti od oko 80 metara, propustio da smanji brzinu kretanja svog vozila do 80 km/h, a kolika je maksimalno dozvoljena brzina iznosila na toj dionici puta, i u kojoj situaciji je, blagovremenim kočenjem, mogao zaustaviti vozilo u cilju izbjegavanja udara u zaustavljeno teretno vozilo, postupajući tako suprotno odredbi člana 44. stav 3. tačka 3) kao i odredbama članova 57. stav 1. i 58. stav 1. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, jer je, vozeći u takvom stanju nesmanjenom brzinom, propustio da preduzme radnju kočenja, u cilju izbjegavanja udara u navedeno vozilo, a niti je preduzeo radnju obilaženja navedenog teretnog vozila,

koje radnje je mogao nesmetano izvesti jer mu je to omogućavala dobra preglednost puta, pa je usljed tih propusta i njegovog stanja alkoholisanosti, prednjom lijevom čeonom stranom svog vozila udario u prednju lijevu čeonu stranu teretnog motornog vozila, te je nakon udara nastavio kretanje za najviše 4 metra, a potom prednjim lijevim čeonim deformisanim dijelom svog vozila udario u D. K., koji se nalazio na desnoj kolovoznoj traci, sa lijeve bočne strane zaustavljenog vozila „Daimler-Benz“, na oko 0,5 metara od desne ivice kolovoza, a koji je u momentu udara obavljao poslove utovara putničkog motornog vozila, iz prethodne saobraćajne nezgode, na teretno motorno vozilo „Daimler-Benz“, kojom prilikom je D. K. zadobio tjelesne ozljede u vidu iskrvarenja u trbušnu šupljinu usljed razdora jetre, slezine i opornjaka tankog crijeva, usljed čega je isti na licu mjesta smrtno stradao, dok su saputnici u putničkom motornom vozilu „Passat“ zadobili lake tjelesne ozljede, i to: M. K. u vidu krvnog podliva tkiva poglavine u čeonom dijelu glave lijevo i oguljotine kože u predjelu glave, A. B. u vidu oguljotine kože u desnom sljepoočnom dijelu glave, ogrebotine kože u predjelu desne uške i oguljotine kože sa prednje strane lijevog koljena te M. B. u vidu oguljotine kože ispod oba oka, te u predjelu nosa.

Optuženi A. N. je krivično djelo počinio sa eventualnim umišljajem jer je bio svjestan da zbog alkoholisanosti u koje stanje se sam doveo, iako je znao da će upravljati vozilom nesposoban za sigurnu vožnju i da može ugroziti druge učesnike u prometu i tako dovesti u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg opsega, ali je pristao na to, jer je isti znajući da je konzumirao alkohol upravljao vozilom, što je suprotno odredbi člana 174. stav 1. ZOBS na putevima u Bosni i Hercegovini, a što je i dovelo do povrede odredbi člana 44. stav 3. tačka 3. ZOBS na putevima i odredbe člana 57. stav 1. i člana 58. stav 1. ZOBS na putevima, jer je kritične prilike upravljao i nedozvoljenom brzinom od 85,83 km/h iako je dozvoljena brzina na tom dijelu puta iznosila 80 km/h, kao i povrede odredbe člana 57. i 58. ZOBS na putevima jer je propustio da preduzme radnju obilaženja navedenog teretnog vozila Daimler Benz iako je tu radnju mogao preduzeti jer mu je to omogućavala dobra preglednost puta, na koji način je uzrokovao prometnu nezgodu u kojoj je jedno lice smrtno stradalo, a kako tokom postupka nije bilo okolnosti koje bi dovele sud u sumnju u pogledu uračunljivosti optužene u vrijeme izvršenja krivičnog djela, sud ga je za navedeno krivično djelo i oglasio krivim.

Prilikom odlučivanja o vrsti i visini krivične sankcije koju će izreći optuženom sud je shodno odredbi člana 49. KZ FBiH cijenio sve okolnosti koje su od značaja prilikom odmjeravanja kazne. Od olakšavajućih okolnosti na strani optuženog sud je cijenio priznanje u čemu je optuženi doprinio bržem i efikasnijem okončanju ovog postupka, porodičnost, da je otac dvoje malodobne djece, da nije osuđivan, dok otežavajućih okolnosti na strani optuženog sud nije našao.

Cijeneći okolnosti pod kojima je počinjeno krivično djelo da je optuženi kritične prilike povrijedio više saobraćajnih propisa, da je vozio brzinom koja nije bila dozvoljena i da je samo prekoračio dozvoljenu brzinu od 5,83 km/h, pa cijeneći sve ove olakšavajuće okolnosti, imajući u vidu društvenu opasnost počinjenog djela, ličnost optuženog i stepen krivične odgovornosti optuženog, nastale posljedice, okolnosti pod kojima je djelo počinjeno, ovaj sud je našao da je kazna zatvora u trajanju od 1 (jedne) godine koja je ugovorena sporazumom o priznanju krivnje adekvatna težini počinjenog krivičnog djela, nastalim posljedicama i ličnosti optuženog u uvjerenju da će ista uticati na optuženog da ubuduće ne vrši ovakva krivična djela i da će ista imati preventivan uticaj na ostale eventualne počinioce ove vrste krivičnih djela, pri čemu će se u cijelosti ispuniti svrha kažnjavanja predviđena Zakonom.

Cijeneći okolnosti pod kojima je optuženi počinio krivično djelo Teška krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa – iz člana 336. stav 2. u vezi sa krivičnim djelom - Ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti - iz člana 333. stav 1. KZ FBiH zbog kojeg je oglašen krivim ovom presudom, posebno da je koncentracija alkohola u krvi optuženog bila 2,35 gr/kg, ovaj sud je našao da postoji opasnost da će optuženi upravljajući motornim vozilom B kategorije ponoviti krivično djelo, zbog čega je prema optuženom, a u skladu sa odredbom člana 77. KZ FBiH izrekao sigurnosnu

mjeru zabrane upravljanja motornim vozilima B kategorije u trajanju od 2 (dvije) godine računajući od dana pravomoćnosti presude, s tim da se vrijeme izvršenja kazne zatvora ne uračunava u vrijeme trajanja ove mjere.

Sud je optuženog oslobodio plaćanja troškova krivičnog postupka, optuženi je otac dvoje malodobne djece, ostao je bez posla, po ocjeni ovog suda, obavezivanjem optuženog na plaćanje troškova krivičnog postupka bio bi doveden upitanje njegov materijalni položaj, kao i materijalni položaj njegove porodice, a odluku o troškovima krivičnog postupka sud je utemeljio na odredbi člana 202. stav 4. ZKP FBiH.

Na temelju člana 212. stav 3. ZKP FBiH sud je oštećenog K. J. sa imovinskopравnim zahtjevom uputio na parnični postupak, obzirom da podaci prikupljeni tokom postupka nisu pružali pouzdanu osnovu za presuđenje u ovom dijelu.

Zapisničar

Šejla Adžajlić, s.r.

Predsjednik vijeća

Sudija

Mersida Sušić, s.r.

POUKA O PRAVNOM LIJEKU: Protiv ove presude ovlaštena lica mogu izjaviti žalbu Vrhovnom sudu FBiH u Sarajevu, putem ovog suda, u roku od 15 dana od dana prijema prepisa presude.