

# ALKOHOL KAO KRIMINOGENI FAKTOR SAOBRAĆAJNIH DELIKATA

## ALCOHOL AS A CRIMINOGENIC FACTOR IN ROAD ACCIDENTS

Lejla Šaćirović

### SAŽETAK

Saobraćajni delikti predstavljaju masovnu i po svojim učincima krajnje i trajno aktuelnu pojavu. U okviru strukture saobraćajnih delikata nalazi se složen splet uzroka, te široka paleta posljedica koje negativno pogađaju društvenu zajednicu i dovode kako do povećanja kriminaliteta tako i do povećanja broja ljudskih žrtava. Svojim značajem saobraćajni delikt je negativna društvena pojava koju društvena zajednica mora nužno suzbiti, a djelotvornost tog nastojanja će zavistiti od poznavanja fenomenoloških i etioloških odrednica iste. Etiologija saobraćajnih delikata sadrži mnoštvo kriminogenih faktora uzročnika saobraćajnih delikata. Jedan od tih kriminogenih faktora koji u sebi nosi socijalni predznak jeste i konzumiranje alkohola. U okviru ovog rada se obrađuje alkohol kao socijalni faktor kriminalnog ponašanja u javnom prometu. Takođe, u okviru ovog rada nastoji se ukazati na postojanje i učestalost saobraćajne delikvencije koja se javlja u vidu krivičnih djela ugrožavanja javnog prometa, te na uticaj alkohola kao kriminogenog faktora i uzročniku u izvršenju istih.

**Ključne riječi:** saobraćajni delikt, krivično djelo, alkohol, javni promet

**Key words:** traffic accidents, crime, alcohol, public transport

### ABSTRACT

Traffic offenses are the mass and its effects and permanently end the current phenomenon. Within the structure of traffic offenses is a complex combination of causes, and a wide range of consequences that negatively affect the community and lead to an increase in crime and an increase in the number of human casualties. Their significance in traffic accidents is a negative social phenomenon that community necessarily suppress, and the effectiveness of this effort will depend on the knowledge of the phenomenological and etiological determinant same. Etiology of traffic offenses criminogenic contains many factors known to cause traffic offenses. One of these factors criminogenic carries social omen is and consuming alcohol. This paper discusses alcohol as a social factor of criminal behavior in public transport. Also, in this paper tries to point to the existence and frequency of traffic delinquency that occurs in the form of crimes of endangering public transportation, and the influence of alcohol as criminogenic factors and agents in the execution thereof.

### UVOD

Saobraćajni delikti koji predstavljaju vidove ugrožavanja javnog prometa kao subjekte uključuju i počinioca i žrtvu, stoga možemo zaključiti da se kao subjekat istih može javiti bilo koja jedinka društva, pa je istom problemu potrebno ozbiljno pristupiti da bi se umanjio broj kako počinitelja tako i

žrtava, te na taj način dovelo do blagostanja u društvenoj zajednici.

Osnovna podjela saobraćajnih delikata je na prekršaje i krivična djela. Kriterij za ovu podjelu potrebno je dopuniti posljedicom jer upravo zbog težine posljedice prekršaj postaje krivično djelo. Saobraćajna delikvencija se u kriminologiji različito definiše i ne postoji jedinstvena definicija vezana za ovaj pojam. Prema jednoj od definicija, saobraćajna delikvencija se određuje kao masovna društvena pojava, protivpravno društveno opasno ponašanje u saobraćaju koje se ispoljava u izazivanju, sudjelovanju ili doprinošenju nastanka različitih štetnih pojava ugrožavanja stvaranjem opasnosti i/ili izazivanju stradanja učesnika u saobraćaju i uništavanja materijalnih vrijednosti [1]. Alkoholiziranost, odnosno određena količina alkohola u krvi, kao objektivno stanje organizma ima negativan uticaj na psihofizičku sposobnost vozača i ponašanje u saobraćaju, te može dovesti do ugrožavanja života, tijela ljudi ili imovine, a čime se ostvaruju elementi krivičnog djela.

## SAOBRAĆAJNA DELIKVENCija

Delikt predstavlja pojam koji se odnosi na sva ponašanja koja imaju karakter kažnjive radnje, a posebno krivična djela, prekršaje i prestupe. Posebnu vrstu kriminaliteta čine i saobraćajni delikti, a razlog za njihovo izdvajanje jeste povećan obim ove vrste kriminaliteta u skoro svim zemljama svijeta. U svijetu se godišnje dogodi oko 50 miliona saobraćajnih nesreća sa oko 20 miliona smrtnih slučajeva i isto toliko osoba sa trajnim invaliditetom kao posljedicom saobraćajne nesreće. Kriminalitet kao pojam može se definisati uže - kao ponašanja inkriminisana u pozitivnom krivičnom zakonodavstvu kao krivična djela, te šire - kao sve kažnjive radnje u određenom pravnom sistemu. Prema obilježjima izvršenog krivičnog djela i prema svojstvima izvršilaca

Milutinović je izvršio podjelu kriminaliteta na šest vrsta od kojih jednu predstavlja i saobraćajna delikvencija. Midendorf ističe da postoji uska povezanost saobraćajne delikvencije sa općim kriminalitetom, obzirom da je istraživanjima potvrđeno da je onaj koji više puta izvrši saobraćajni delikt skloniji vršenju djela općeg kriminaliteta i obrnuto. Poznati njemački kriminolog Gunter Kaiser saobraćajne delikte razvrstava u dvije grupe kao one kod kojih učesnik u saobraćaju olako drži da do posljedice neće doći (nehatne) i one kod kojih učinilac namjerno preduzima neku radnju ili se ponaša u toj mjeri bezobzirno da je očigledno pristao na posljedicu koja je nastupila kao što je npr. vožnja u stanju teškog pijanstva. Istraživanja saobraćajne delikvencije pokazuju da u pogledu uzrasta saobraćajnih delikvenata dominira kategorija učesnika u saobraćaju od 18-25 godina, uglavnom muškaraca. Od ostalih oblika kriminaliteta saobraćajna delikvencija se razlikuje po tome što su potencijalni delikventi i žrtve svi građani jer svi učestvuju u saobraćaju posredno i neposredno (kao vozači ili pješaci). Najviše saobraćajnih delikvenata prema istraživanjima posjeduje vozačku dozvolu do jedne godine, ali je veoma interesantan i podatak da je veliki procenat učešća u saobraćajnim deliktima vozača koji posjeduju dozvolu preko dvadeset godina. Da bi saobraćajni delikt bio spoznat u složenom obliku svog totaliteta, potrebno je raščlaniti njegove temeljne sadržaje i faktore koji su za njega bitni, a posebno njegove uzroke. Realitet svake pojave u sferi delikventnog ponašanja, posebno kriminalnog, mora prije svega biti razmotren na razini individualnih fenomenoloških i etioloških odrednica. Etiologija saobraćajne delikvencije obuhvata djelovanje različitih faktora na njenu pojavu, a u literaturi je najzastupljenija podijela na objektivne i subjektivne faktore. Objektivni su vezani za društvene odnose i društvenu strukturu, a najuticajniji objektivni faktor jeste tehnička ispravnost vozila. Subjektivni faktori su

vezani za osobine učesnika u saobraćaju, a jedan od subjektivnih faktora predstavlja i alkoholisanost učesnika u saobraćaju.

### **MOTIVI KONZUMIRANJA ALKOHOLA I UTICAJALKOHOLA NA LJUDSKI ORGANIZAM**

Riječ alkohol izvedena je od arapske riječi „al-kohol“ kako se nazivao prašak antimonijskog sulfida koji su žene starog istoka upotrebljavale za dobijanje ljepšeg tena i sjaja u očima. Alkohol je tvar koja iz alkoholnih pića dospjeva u krv, a zatim u sve organe i tkiva procesom resorpcije, dok se iz istih izbacuje procesom eliminacije. Prema klasifikaciji Svjetske zdravstvene organizacije zavisnost od alkohola, tzv. alkoholizam je kvalifikovan u grupu „mentalnih bihevioralnih poremećaja izazvanih upotrebom psihoaktivnih supstanci“(WHO,1993.god.). Odgovor na pitanje zbog čega ljudi pribjegavaju konzumiranju alkohola vrlo je složen i uključuje niz faktora kao što su socijalna sredina, osobine ličnosti pojedinca, razni životni stresovi, dostupnost alkohola, nepostojanje zakonske regulative, socijalna nesigurnost, besperspektivnost i dr. Koncept prevencije ovisnosti izrađen na Univerzitetu u Zürichu (1991.godina) temelji se na pretpostavci da preventivne aktivnosti trebaju biti usmjerene dvojako – ka ličnosti i strukturi u okruženju. Kad je u pitanju konkretno Federacija BiH može se reći da je broj alkoholičara u porastu, a po statistikama i anketama broj osoba koje konzumiraju alkohol se povećao za 70 %. Sve je veći broj onih koji ispadaju iz mreže sistema socijalne sigurnosti i ulaze u područje socijalne nesigurnosti i neizvjesnosti. Potrošnja alkohola u litrima po stanovniku FBiH iz godine u godinu se povećava, i to od 16,71 u 2000.godini do 26,2 litra u 2007.godini. Pri tome je sasvim jasno da Federalnom zavodu za statistiku izmiču ogromne količine alkoholnih pića koje se ilegalno proizvode ili uvoze u našu zemlju i troše bez ikakvog nadzora. Prema

UNDP Bosnia and Herzegovina 2000 Youth, 11% mladih pije alkohol povremeno ili redovno, 43% samo u određenim prilikama, dok samo 46% mladih nekonzumira alkohol. U odnosu na polnu strukturu 19% mladića konzumira alkohol stalno ili povremeno, dok 4% djevojaka stalno konzumira alkohol. U cilju procijene veličine problema konzumiranja alkohola neophodno je provoditi redovite istraživačke studije, posebno u ciljanim populacionim skupinama. Alkohol štetno djeluje na sve ćelije organizma, ali je ipak dominantno njegovo štetno djelovanje na nervne ćelije dovodeći do čitavog kompleksa poremećaja centralnog nervnog sistema.“Promjene kod akutne alkoholisanosti ne moraju potpuno i u svakom slučaju odgovarati visini koncentracije alkohola u krvi, jer su te promjene kako u kvantitativnom, tako i u kvalitativnom smislu zavisne od mnogih faktora. Stoga je apsolutno tačna šematizacija alkoholisanosti nemoguća, već se svaki slučaj mora posebno medicinski i pravno sagledavati sa aspekta njegovih individualnih osobina i spoljašnjih faktora.“[2] Sa aspekta saobraćajne delikvencije svi poremećaji koji nastaju pod dejstvom alkohola mogu se podijeliti u tri osnovne grupe: poremećaji strukture ličnosti, poremećaji percepcije i psihomotorike, te poremećaji funkcije čulnih organa.Prema međunarodnoj klasifikaciji nivoa alkoholne intoksikacije razlikujemo: 1. blagu alkoholnu intoksikaciju (miris daha na alkohol, loša narav, poteškoće u koordinaciji), 2. umjerena alkoholna intoksikacija (miris daha na alkohol, poremećaj ponašanja i reagovanja), 3. teška alkoholna intoksikacija (teški poremećaji funkcija reagovanja, velike poteškoće u koordinaciji, oslabljena mogućnost saradnje) i 4.akutna alkoholna intoksikacija (veoma teški poremećaji funkcija i reagovanja, veoma velike poteškoće u koordinaciji, gubitak mogućnosti saradnje).

S obzirom na procenat alkohola u krvi razlikujemo slijedeće stadije opijenosti:

1. laka pripitost – kad se procenat alkohola u krvi kreće od 0,5 do 1 promila, pri kojoj počinje da popušta kontrola pokreta, afekti su labilniji, nadražaji se slabije primaju, a pri kretanju i govoru se pojavljuju lakša odstupanja od normalnog,
2. teža pripitost – kad se procenat alkohola u krvi kreće od 1 do 1,5 promila, pri kojoj su prethodne manifestacije kod lake pripitosti jače izražene,
3. pijanstvo – kad se procenat alkohola u krvi kreće od 1,5 do 2,5, promila, pri kojem se javljaju veće teškoće pri hodanju i kontroliranju svojih postupaka, disanje je otežano, ponašanje drsko i nepromišljeno,
4. stanje duboke (teške) opijenosti – nastaje pri koncentraciji alkohola u krvi od 2,5 do 3,5 promila, a praćeno je nemogućnošću poduzimanja nekih djelatnosti izrazito nestabilnim hodom (teturanjem) i gotovo odsustvom kontrole nad pokretima,
5. komatozno stanje- nastaje najčešće kad je procenat alkohola u krvi veći od 3,5 promila teško trovanje alkoholom, sa mogućim ishodom smrti, najčešće nastupa u slučajevima kad je procenat alkohola u krvi od 5,0 do 8,0 promila

Mnoga istraživanja su pokazala da se u praksi najčešće javljaju izvršioци saobraćajne nesreće sa procentom od 0,5-1,5 promila alkohola. Takvi slučajevi se takođe najčešće sreću i u sudskoj praksi.

### **ALKOHOL KAO UZROČNIK SAOBRAĆAJNE NESREĆE**

Alkoholiziranost učesnika u saobraćaju predstavlja subjektivni faktor saobraćajne delikvencije. Istraživanja pokazuju da je čak 60 % saobraćajnih delikvenata bilo pod uticajem alkohola u trenutku nastanka djela koje ima obilježje devijantnog ponašanja. Najčešće se kao takva lica javljaju muškarci

srednje dobi, rjeđe žene, mada u novije vrijeme sve je više i maloljetnika saobraćajnih delikvenata.

Prema našem važećem zakonodavstvu i Zakonu o bezbjednosti saobraćaja na putevima (ZOOBS-u) pod dejstvom alkohola nalazi se lice za koje se analizom krvi utvrdi da količina alkohola u krvi iznosi 0,3 g/kg. Za vozače motornih vozila C, CE, D i DE kategorije je zabranjeno da uopće imaju prisustvo alkohola u krvi za vrijeme upravljanja motornim vozilom iz razloga što je riječ o profesionalnim vozačima, vozačima koji obavljaju javni prevoz ili su vozači instruktori. Prisustvo alkohola se utvrđuje analizom krvi ili krvi i urina, aparatima za mjerenje alkoholiziranosti, a može se utvrđivati i stručnim pregledom ljekara, te na osnovu iskaza svjedoka. U praksi se nerijetko događa da je sporno koja koncentracija alkohola je bila prisutna kod vozača u momentu izazivanja saobraćajne nesreće radi čega je potrebno obratiti pažnju na tehniku i način utvrđivanja alkoholiziranosti.

S druge strane, u teoriji se pojam „očigledne nesposobnosti za sigurnu vožnju“ različito definiše, pa je stoga utvrđen određen procenat alkoholiziranosti kao neoboriva pretpostavka istog. Međutim, svima je općepoznato da ista količina alkohola različito utiče na različite ljude, kao i na iste ljude u različitim situacijama pa stoga zagovaramo da je potrebno „očiglednu nesposobnost za sigurnu vožnju“ procijeniti u svakom konkretnom slučaju posebno. Bitno je istaći da „koncentracija alkohola u krvi“ i „stepen pijanstva“ nisu identični pojmovi, pa se niti jednoj koncentraciji alkohola u krvi unaprijed ne može priznati snaga apsolutnog dokaza očigledne nesposobnosti za bezbjednu vožnju. Ono što je neupitno i sasvim jasno jeste da je sigurna samo ona vožnja koja se odvija u skladu sa prometnim propisima. U sudskoj medicini razlikuje se nekoliko stadija opijenosti od lahke pripitosti do komatoznog stanja, zavisno od količine alkohola u krvi mjerene u promilima koja

na različitim nivoima različito djeluje na ljudski organizam. Pod utjecajem alkohola dolazi do bitnog narušavanja psiho-fizičke ravnoteže organizma, tako da osoba koja ga je konzumirala ima slabe i usporene reflekse, otežanu koordinaciju pokreta, bitno smanjenu realnost procjene brzine i odstojanja među vozilima i udaljenosti od pješaka, te smanjeno vidno polje. Stoga smo u okviru istraživanja alkohola kao uzroka porasta saobraćajnih nesreća, došli do rezultata koji govore da postoji uska povezanost između uzroka i greške koja dovodi do saobraćajne nesreće, pa shodno tome alkohol kao uzrok dovodi do greške kao što je npr. nepropisna i neprilagođena brzina. Razlika između uzroka i greške je u činjenici da su uzroci glavni generatori nastanka saobraćajne nesreće i djeluju sami ili u sadejstvu sa drugim uzrokom, dok su greške vozača nastale pod dejstvom nekog od uzroka i "potpomogle" su nastanku nesreće. Eliminacijom uzroka eliminiše se i greška, dok eliminacijom greške uzrok i dalje ostaje kao izvor ili novih nesreća ili novih grešaka.

#### **SAOBRAĆAJNI DELIKTI SA OBILJEŽJIMA KRIVIČNOG DJELA (KRIVIČNO DJELO UGROŽAVANJA JAVNOG PROMETA ZBOG OMAMLJENOSTI)**

Osnovna podjela saobraćajnih delikata je na prekršaje i krivična djela. Krivičnim djelima protiv bezbjednosti javnog prometa izaziva se opasnost za život i tijelo ljudi, odnosno za imovinu, sa specifičnim karakteristikama. Za krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa važno je napomenuti da su to krivična djela sa blanketnom dispozicijom i pri njihovoj primjeni ih je potrebno upotpuniti normama sadržanim u propisima koji se odnose na sigurnost prometa. Kod ovih krivičnih djela zaštitni objekat je dvostruko određen i njima se inkriminira nepropisno i nepravilno ponašanje učesnika u prometu, odnosno nesavjesno postupanje drugih lica

u vezi sa prometom sa ciljem da se obezbijedi zaštita ljudi i imovine, kao i bezbjednost javnog prometa.

Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa u krivičnom zakonodavstvu BiH propisana su u Krivičnom zakonu Federacije Bosne i Hercegovine (KZFBiH) u Glavi 28 („Službene novine FBiH“, broj 36/03 od 29.07.2003.god.) i Krivičnom zakoniku Republike Srpske (KZ RS) u Glavi 32 („Službeni glasnik RS“ br.49/03 od 25.06.2003.god.) i Krivičnom zakoniku Brčko Distrikta (KZ BDBiH) u Glavi 28 („Službeni glasnik BD BiH“, br.10/03 od 28.05.2003.god.), te su u svim navedenim zakonicima svrstana su slijedeća krivična djela:

1. ugrožavanje javnog prometa
2. ugrožavanje javnog prometa zbog omamljenosti ( nije propisano u KZ RS)
3. ugrožavanje javnog prometa opasnom radnjom
4. nesavjestan nadzor nad javnim prometom
5. teška krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa (u KZ RS nije navedeno kao posebno krivično djelo)
6. neukazivanje pomoći osobi povrijeđenoj u prometnoj nesreći

Krivično djelo ugrožavanja javnog prometa zbog omamljenosti je propisano u članu 333 KZ FBiH i članu 327 BD BiH, a u KZ RS nije propisano kao krivično djelo. To je ustvari jedan poseban oblik osnovnog krivičnog djela ugrožavanja javnog prometa. Upravo njegovo izdvajanje u posebno krivično djelo ukazuje na povećan broj učesnika u saobraćaju pod utjecajem alkohola i omamljujućih sredstava kao i na povećan broj saobraćajnih nezgoda pod uticajem istih što predstavlja radnju krivičnog djela.

U pomenutim zakonima je normirano na slijedeći način:

1. Ko pod utjecajem alkohola ili drugih omamljujućih sredstava upravlja motornim vozilom i ako je zbog toga očito nesposoban za sigurnu vožnju i time tako ugrozi javni saobraćaj na

putevima da dovede u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg obima kaznit će se kaznom zatvora do 3. godine.

2. Ko krivično djelo iz stava 1 ovoga člana počini iz nehata, kaznit će se novčanom kaznom ili kaznom zatvora do jedne godine

Ovo krivično djelo se ipak razlikuje od osnovnog krivičnog djela ugrožavanja javnog prometa. Prva razlika se ogleda u tome što za razliku od osnovnog krivičnog djela, za postojanje ovog specifičnog oblika, nije potrebno da je usljed ugrožavanja javnog prometa i stvaranja konkretne opasnosti za život i tijelo ljudi i imovinu većeg obima nastupila i konkretna posljedica u vidu povreda zaštićenog dobra. Druga razlika je u mogućem počiniocu krivičnog djela i radnji izvršenja. Naime, kao prvi uslov za postojanje ovog krivičnog djela potrebno je utvrditi da je učinilac upravljao motornim vozilom u javnom saobraćaju pod uticajem alkohola ili drugih omamljujućih sredstava, da je usljed toga bio nesposoban za sigurnu vožnju i da je ugrožavanje javnog saobraćaja na putevima takvo da je na taj način doveden u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovina većeg obima.

#### **UTVRĐIVANJE PRISUSTVA ALKOHOLA KOD SAOBRAĆAJNIH NESREĆASA OBILJEŽJIMA KRIVIČNOG DJELA**

Nakon saobraćajne nesreće u okviru koje se javljaju obilježja počinjenog krivičnog djela, odnosno postojanja osnova sumnje da je počinjeno krivično djelo, u okviru istrage provode se radnje dokazivanja kao istražni mehanizmi. Za krivična djela ugrožavanja javnog prometa radnje dokazivanja koje se zavisno od konkretne situacije koriste jesu uviđaj, vještačenje, saslušanje svjedoka i ispitivanje osumnječenog. Ovlašteno lice koje vrši uviđaj jedne saobraćajne nesreće u kojoj ima teško povrijeđenih lica ili je nastupila neka veća materijalna šteta,

trebalo bi podvrgnuti sve neposredne učesnike u saobraćajnoj nesreći, ispitivanju uz pomoć odgovarajućih sredstava i aparata. Ukoliko nije u mogućnosti to učiniti onda može te iste osobe uputiti na stručni pregled radi provjeravanja da li imaju alkohola u organizmu, a ukoliko imaju određuje se da im se uzme krv ili urin radi dalje analize. U slučaju da je došlo do saobraćajne nesreće u kojoj je neko lice smrtno stradalo, onda je uzimanje krvi i urina radi utvrđivanja prisustva alkohola obavezno. „Uzimanje krvi i druge liječničke radnje koje se po pravilima medicinske struke poduzimaju radi analize i utvrđivanja drugih važnih činjenica za krivični postupak, mogu se poduzeti i bez pristanka osobe koja se pregleda, ako zbog toga ne bi nastupila kakva šteta po njeno zdravlje“ (Član 123 ZKP FBiH, član 109 ZKP BD BiH i član 173 ZKP RS stav 2). Često se dešava u praksi da je iz različitih razloga od neke osobe nemoguće uzeti uzorak urina. U tim slučajevima uzeti samo uzorak krvi bez uzorka urina, sa sudsko medicinskog aspekta ima veliku važnost i značaj za utvrđivanje procenta alkoholiziranosti te osobe u momentu saobraćajne nesreće. I krv i urin uzimaju se nakon izvjesnog vremena od same saobraćajne nesreće što je sasvim normalna pojava jer zavisi od niza objektivnih faktora. U slučaju da je uzeta samo krv, alkoholemijskom pretragom će se utvrditi procenat alkohola u krvi u tom uzorku i to predstavlja vrijednost u trenutku uzimanja uzorka. Ukoliko dođe do situacije da je od same nesreće do tog trenutka uzimanja uzorka prošlo više sati potrebno je da se naredi vještačenje radi utvrđivanja činjenice koji je bio stepen alkoholiziranosti u trenutku nesreće. Vještačenje često ne može biti pouzdano jer se ne zna da li je osoba u momentu uzimanja uzorka bila u fazi resorpcije alkohola u organizam ili u fazi eliminacije alkohola iz organizma pa se vještak može izjasniti samo alternativno. U sumnji će se uzeti rezultat povoljniji za osumnječenog/ optuženog, ali se ova situacija da relativno izbjeći tako što se u

naredbi za uzimanje krvi i urina može postaviti alternativan zahtjevi narediti „...u slučaju nemogućnosti uzimanja uzorka urina, da se uzorak krvi uzme dva puta u razmaku od 45 minuta ili sat vremena...“ i zatim po osnovu rezultata ta dva uzorka krvi vještak je u mogućnosti tačno i pouzdano odrediti stepen alkoholiziranosti u momentu kada je došlo do sporne saobraćajne nesreće. Obzirom na postojanje vremenske razlike od događaja saobraćajne nesreće do uzimanja krvi radi dalje pretrage potrebno je izvršiti preračunavanje iz razloga utvrđivanja stanja i koncentracije alkohola u krvi osumnjčenog u vrijeme kada se saobraćajna nesreća dogodila. Takođe, u samom toku vještačenja izvršit će se i analiza relevantne medicinske dokumentacije i drugih podataka u spisu, a zatim će se dati nalaz i mišljenje o koncentraciji alkohola u vrijeme nezgode. Ukoliko se odredi koncentracija alkohola u krvi učinioca krivičnog djela nakon nekoliko sati poslije izvršenja krivičnog djela, pomoću faktora, moguće je izračunati količinu alkohola u krvi u vrijeme izvršenja krivičnog djela putem formule koju su postavili Lukić i Pejaković. Pomenuta formula glasi:  $A=B+C \times t$ , pri čemu A označava koncentraciju alkohola u vrijeme izvršenja krivičnog djela, B označava koncentraciju alkohola u krvi u vrijeme uzimanja krvi na pregled, C označava konstantu ili faktor eliminacije alkohola, dok t označava proteklo vrijeme od delikta do uzimanja krvi na alkoholemiju [2]. Dakle, iz navedenog možemo zaključiti da je za utvrđivanje alkohola kao uzročnika saobraćajnih nesreća neophodno kvalitetno poznavanje kako uticaja alkohola na organizam zavisno od procenta zastupljenosti u krvi, tako i poznavanje procesa resorpcije i eliminacije alkohola u i iz organizma.

## ZAKLJUČAK

Alkoholiziranost vozača kao uzrok saobraćajnih nesreća zauzima po svojoj učestalosti drugo mjesto odmah iza nepropisne i neprilagođene brzine. Možemo reći da se alkohol javlja kao uzročnik saobraćajnih nesreća obzirom na njegovu usku uzročnu povezanost sa posljedicom, te činjenicu da i najmanja količina alkohola možda neće apsolutno onesposobiti vozača za sigurnu vožnju, ali će sigurno negativno uticati na reflekse i sposobnost reagiranja, te blagovremenog preduzimanja potrebnih radnji kako bi se sprječilo nastupanje štetne posljedice. Uzrok čini objektivnu, realnu promjenu koja nužno dovodi do neke druge realne promjene, dok su krimogeni faktori uzroci koji dovode do delikventnog ponašanja. Tako je i alkohol uzrok – endogeni krimogeni faktor koji dovodi do izvršenja kako prekršaja tako i krivičnih djela ugrožavanja javnog prometa, te na taj način proporcionalno povećanju njegove konzumacije dovodi i do povećanja kriminaliteta ove vrste i narušavanja stabilnosti društvene zajednice.

## LITERATURA:

1. S. Konstanović, M. Kostić, V.Nikolić Ristanović, 2009.god.,Kriminologija, Pelikan print, Niš
2. „Alkoholemija i vozačke sposobnosti“, mr. Dragan Ilić, naučni članak, Siriuslex, 2001.god.
3. Lj.Todorović, 2007.god., Bezbjednost saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, Fineks, Sarajevo
4. Đ.Ignjatović, 2006.god., Kriminologija, Beograd
5. R. Dragač, 2007.god., Uviđaj i vještačenje saobraćajnih nezgoda, Beograd
6. „Neke osobine vozača-izazivača saobraćajnih nesreća“, mr. sc. Med. Đurić Predrag, naučni članak, Medicinski pregled, Vojvodina, 2008.god., vol.61,br.9-10,str.464-469

7. Zakon o krivičnom postupku FBiH („Sl. novine FBiH“ br.35/03,37/03,56/03)
8. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH („Službeni novine BiH“, br. 6/06 od 31.01.2006.god.)
9. [www.autoportal.ba](http://www.autoportal.ba)