



Traffic Safety Group

ЕКСПЕРТИЗА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

СУД
СУДИЈА
ТУЖИЛАЦ
ОПТУЖЕНИ

: XXXXXXXX суд у XXXXX XXXXXXXXX
: XXXX XXXX
: XX ОЈТ у XXXXXXXX
: XXXX XXXXXXXX из XXXXXXXX

000-0-K-00000000

Кт - XXX/XX

ВЕШТАК:

- КОМИСИЈА ВЕШТАКА -

XXXX XXXXXX, дипл. инж.
XXXX XXXXXX, дипл. инж.
XXXXXXX XXXXXX, дипл. инж.

TSG xx/xx

БЕОГРАД, XXXXXX 0000. ГОДИНЕ

Поступајући по Наредби **Xxxx Xxxxxx**, судије **Xxxxxxxxx** суда у **Xxxxxxxxx Xxxxxx**, Комисија вештака Traffic Safety Group у Београду, извршила је анализу Списа **00-K-000000-00-K**, па даје:

НАЛАЗИ МИШЉЕЊЕ ВЕШТАКА

1. ОСНОВНИ ПОДАЦИ

Дана **00.00.0000**, године, око **00** сати и **00** минута, дододила се саобраћајна незгода на магистралном путу М-5 (М. Град–Јајце), у месту Језеро, у висини **XXX "Xxxxxx"** (Записник о увиђају и Скица лица места).

1.1. Учесници незгоде

У овој саобраћајној незгоди учествовао је путнички аутомобил "VW 1HХO", регистарске ознаке **000-X-000** (у даљем тексту VW), којим је у време незгоде управљао **Xxxxxxxxx Xxxxxx** из Језера, стар **00** година (**00.00.0000** године).

Други учесник ове саобраћајне незгоде био је путнички аутомобил "OPEL KADETT", регистарске ознаке **000-X-000** (у даљем тексту OPEL), којим је у време незгоде управљао **Xxxxxxxxx Xxxxxxxxxxx** из М. Града, стар **00** година (**00.00.0000** године). У време незгоде у OPEL-у, на месту поред возача, налазио се **Xxxxxx Xxxxxx** из Ковачевца (Језеро), стар **00** година (**00.00.0000** године).

1.2. Подаци о путу и времену

Асфалтни коловоз магистралног пута М-5 (М. Град–Јајце), у Језеру (у висини **XXX "Xxxxxx"**), на месту незгоде, пружа се у кривини улево, посматрано од М. Града ка Јајцу (смер кретања VW-а), и ширине је 10,1 м. Ширина леве саобраћајне траке, на месту незгоде је 4,2 м. Непосредно после места незгоде се налази раскрсница на којој се са десне стране на пут М-5 (М. Град–Јајце) укључује улица Цара Лазара. Саобраћај на раскрсници је регулисан вертикалном саобраћајном сигнализацијом, непосредно пре раскрснице, у улици Цара Лазара се налази саобраћајни знак II-1 "укрштање са путем са првенством пролаза". Коловоз пута М-5 (М. Град–Јајце) је, пре и после раскрснице, уздужном неиспрекиданом линијом подељен на две саобраћајне траке намењене за двосмерни саобраћај, док је у висини раскрснице уздужном испрекиданом линијом подељен на две саобраћајне траке (види Слику бр. 1). На коловозу се налазе уочљиве ивичне линије жуте боје. Удесно од десне ивице коловоза, налази се травната банкина ширине 1,7 м, иза које се налази канал (ширине 2 м и дубине 0,7 м), а иза канала се налази косина усека. Улево од леве ивице коловоза се налази земљана банкина. Пре места незгоде иза банкине, налази се ограда **XXX "Xxxxxx"**, иза ограде се налази бетонска бандера (посматрано у подужном смислу), затим канал ширине 5 м. Иза канала се налази макадамско проширење (види слике бр. 2 и 3).



Слика бр. 1



Слика бр.2



Слика бр. 3

Према Записнику о увиђају, на месту незгоде је брзина ограничена до 60 km/h. У време вршења увиђаја видљивост је била ноћна, а коловоз сув.

2. НАЛАЗ

2.1. Повреде учесника незгоде

У овој саобраћајној незгоди путник у OPEL-у, **Xxxxx Xxxxxxx**, висине око 185 см и масе око 95–100 kg, задобио је повреде са смртним исходом у виду поsekотине главе у потиљачном делу (величине дечијег длана), поsekотине главе изнад леве обрве (величине 4x0,5 cm), поsekотине лица са обе стране носа (величине 2 cm), поsekотине носа (налик на слово "V"). Прегледом је утврђено присуство "крепитација са десна стране готово читавом дужином" што би указивало на серијски прелом ребара са десне стране, као и да се на носу појављује "пјенушав помјешан са крвљу садржај" што би указивало на унутрашње кварење унутар грудног коша.

Остале повреде су детаљније описане у Записнику о спољашњем прегледу леша, Дома Здравља у Мркоњић Граду, Прим. др **Xxxxxxx Xxxxx**, од **00.00.0000** године, па овде неће бити поново описиване.

2.2. Оштећења VW-а и OPEL-а

Детаљном анализом материјалних елемената из Списа, а посебно фотографија Фотодокументације, налазимо да је предњи десни ћошак VW-а деформисан деловањем силе укосо, приближно од предњег десног ка задњем левом ћошку GOLF-а. Предњи десни блатобран је деформисан и у предњем делу потиснут уназад и улево. Поклопац моторног простора је деформисан, тако што је предњи део поклопца моторног простора потиснут ка задњем делу GOLF-а. Предњи браник је деформисан са центром удара у висини предњег десног ћошка, а украсна маска и фарови недостају (види Слику бр. 4).



Слика бр. 4

Предње ветробранско стакло је зракасто разбијено са центром удара приближно у висини средине и у висини горњег левог ћошка предњег ветробранског стакла. Предњи десни стуб је деформисан и потиснут ка задњем делу VW-а, а кров је (у висини предњег десног ћошка крова) потиснут на горе (види Слику бр. 5).



Слика бр. 5

Остале оштећења VW-а су видљива на фотографијама Фотодокументације, па овде неће бити поново описивана.



Слика бр. 6



Слика бр. 7

Предњи део OPEL-а је деформисан деловањем силе укосо, приближно од средине чеоног дела ка средини десног бока OPEL-а. Поклопац моторног простора је деформисан тако што је предњи део поклопца потиснут ка задњем делу и ка десном боку OPEL-а. Предњи десни блатобран је деформисан тако што је предњи део блатобрана потиснут ка задњем делу OPEL-а и удесно. Предње ветробранско стакло је зракасто разбијено (види слике бр. 6 и 7).

Предњи леви стуб је деформисан, док је кров OPEL-а, у предњем десном ћошку крова потиснут на горе (види Слику бр. 7).

Остале оштећења OPEL-а су видљива на фотографијама Фотодокументације, па овде неће бити детаљније описивана.

Детаљном и упоредном анализом оштећења VW-а и OPEL-а, налазимо да је у овој саобраћајној незгоди дошло до судара предњег десног ћошка VW-а и чеоног дела OPEL-а. У тренутку судара VW-а и OPEL-а, VW се предњим десним ћошком налазио приближно у висини оштећења средине чеоног дела OPEL-а. Подужне осе VW-а и OPEL-а би у тренутку судара заклапале угао од највише 170° , по нашем мишљењу.

2.3. Трагови и зауставни положаји VW-а и OPEL-а

За фиксну тачку (ФТ) узета је "бетонска бандера електро преноса" која се налази улево од леве ивице коловоза (посматрано од М. Града ка Јајцу). За почетну тачку мерења (ПТМ) узета је тачка на левој ивици коловоза, и у висини ФТ, док је за оријентирни правац (ОП) узета лева ивица коловоза посматрано од М. Града ка Јајцу.

VW (позиција бр. 1 на Скици лица места), затечен је предњим делом у левој саобраћајној траци а осталим делом улево од леве ивице коловоза, укошен за приближно 90° у односу на подужну осу коловоза. VW се предњим десним ћошком налазио на **0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од ОП, а предњим левим ћошком се налазио на **0,0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од ОП.

OPEL (позиција бр. 2 на Скици лица места), затечен је предњим левим ћошком у висини разделне линије, а осталим делом у десној саобраћајној траци, чеоним делом окренут ка Јајцу и благо укошен ка левој ивици коловоза. OPEL се предњим левим ћошком налазио на **0,0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од ОП, задњим левим ћошком се налазио на **0,0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од ОП.



Слика бр. 8



Слика бр.9

Траг снега (позиција бр. 3 на Скици лица места), налазио се већим делом у левој саобраћајној траци и пружао се до заустављеног OPEL-а (види слике бр. 8 и 9).

Детаљном и упоредном анализом Записника о увиђају, Скице лица места и фотографија Фотодокументације налазимо да Записник о увиђају и Скица лица места нису сагласни са фотографијама Фотодокументације. На фотографијама Фотодокументације налазимо да се траг снега завршава приближно у висини задњег левог ћошка заустављеног OPEL-а, а што није сагласно позицији трага снега фиксираној у Записнику о увиђају и на Скици лица места. У Записнику о увиђају је наведено да се траг снега завршава на **0,0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од ОП, а да се задњи леви ћошак заустављеног OPEL-а налази на **0,0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од ОП.

Према позицијама трага снега и заустављеног OPEL-а, фиксираним у Записнику о увиђају, задњи леви ћошак заустављеног OPEL-а је удаљен од завршетка трага снега за:

$$d = \sqrt{(5,3 - 4,2)^2 + (5,2 - 3,4)^2}$$

$$d = \sqrt{1,21 + 3,24} = 2,1 \text{ m}$$

док је удаљеност трага снега од задњег левог ћошка заустављеног OPEL-а, видљива на фотографијама Фотодокументације, највише 0,3 м (што смо проценили са фотографија Фотодокументације).



Слика бр. 10

"Почетак трага стругања" (позиција бр. 4 на Скици лица места), налазио се у левој саобраћајној траци, и то на **0,0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од леве ивице коловоза. "Завршетак трага стругања" (позиција бр. 5 на Скици лица места), налазио се у левој саобраћајној траци, и то на **0,0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од леве ивице коловоза. Траг стругања се пружа лучно и то тако да се "центар лука" налази удесно од "трага стругања" (види Слику бр. 10).

Траг лака плаве боје, пластике, стакла и метала се налазио већим делом у левој саобраћајној траци, са почетком на **0,0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од ОП (позиција бр. 6 на Скици лица места), а са завршетком на **0,0** м после ПТМ и на **0** м удесно од ОП (позиција бр. 7 на Скици лица места).

"Метални део плаве боје" (позиција бр. 9 на Скици лица места), затечен је у левој саобраћајној траци, и то на **0,0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од ОП.

"Трагови пластике црно–црвене боје и дио пластике сиве боје" (позиција бр. 10 на Скици лица места), затечени су у левој саобраћајној траци и то на **0,0** м после ПТМ и на **0** м удесно од ОП.

Таблица са регистарским бројем **000-X-000** (позиција бр. 11 на Скици лица места), затечена је у левој саобраћајној траци, и то на **0,0** м после ПТМ и на **0** м удесно од ОП. Таблица са регистарским бројем **000-X-000** (позиција бр. 12 на Скици лица места), затечена је у левој саобраћајној траци, и то на **0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од ОП.

Ципела и траг течности црвене боје (позиција бр. 13 на Скици лица места), затечен је на коловозу у десној саобраћајној траци, у висини десних врата заустављеног OPEL-а.

Ретровизор плаве боје (позиција бр. 14 на Скици лица места), затечен је у левој саобраћајној траци, и то на **00,0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од ОП. Фар OPEL-а (позиција бр. 15 на Скици лица места) је затечен у левој саобраћајној траци, и то на **00,0** м после ПТМ и на **0,0** м удесно од ОП.

Траг расуте течности из OPEL-а (позиција бр. 8 на Скици лица места), пружао се од предњег дела заустављеног OPEL-а улево према левој ивици коловоза.



Слика бр. 11

Анализом фотографија Фотодокументације, налазимо траг расуте течности из VW-а која се пружа од предњег ка задњем делу заустављеног VW-а (види Слику бр. 11).

У левој саобраћајној траци, у висини "трага стругања" налазимо трагове налик на "стругање" (види слике бр. 12 и 13).



Слика бр. 12



Слика бр. 13

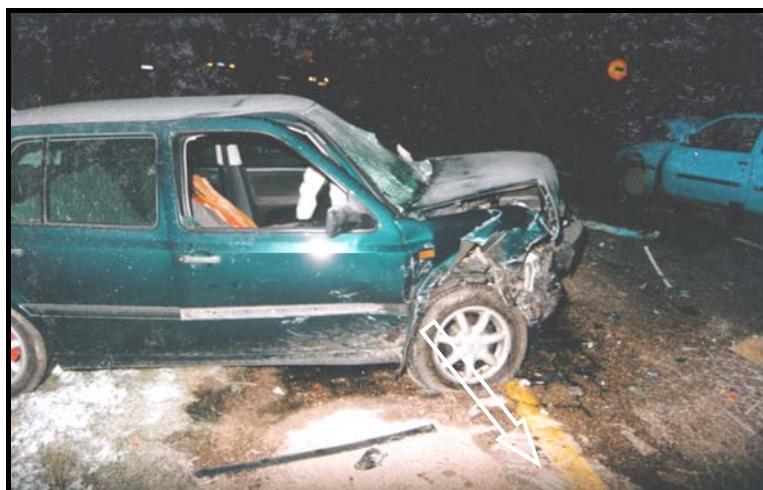


Слика бр. 14



Слика бр.15

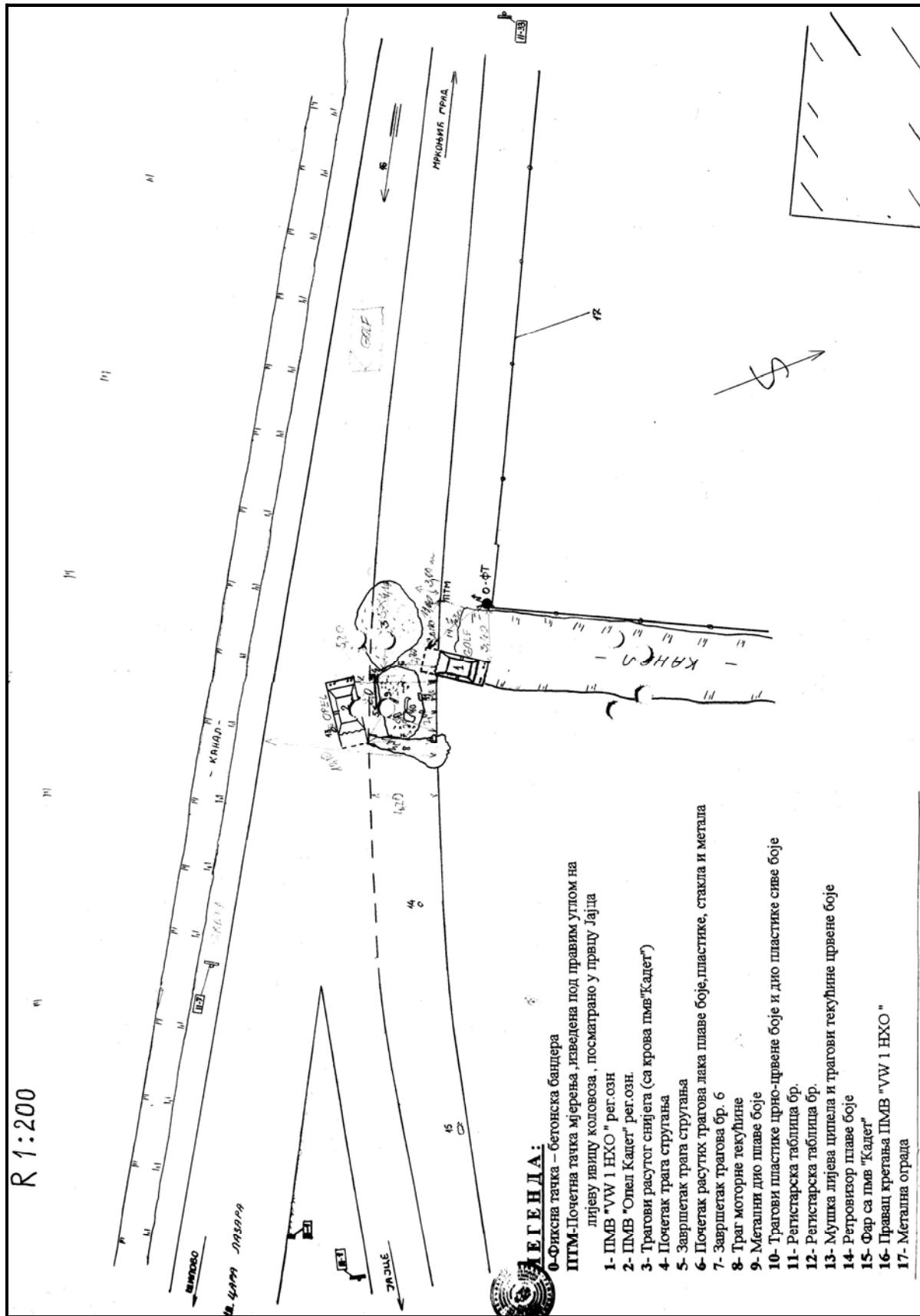
Детаљном анализом фотографија Фотодокументације, налазимо трагове налик на уље који се пружају из леве саобраћајне траке ка зауставној позицији OPEL-а (види слике бр. 14 и 15).



Слика бр. 16



Слика бр. 17

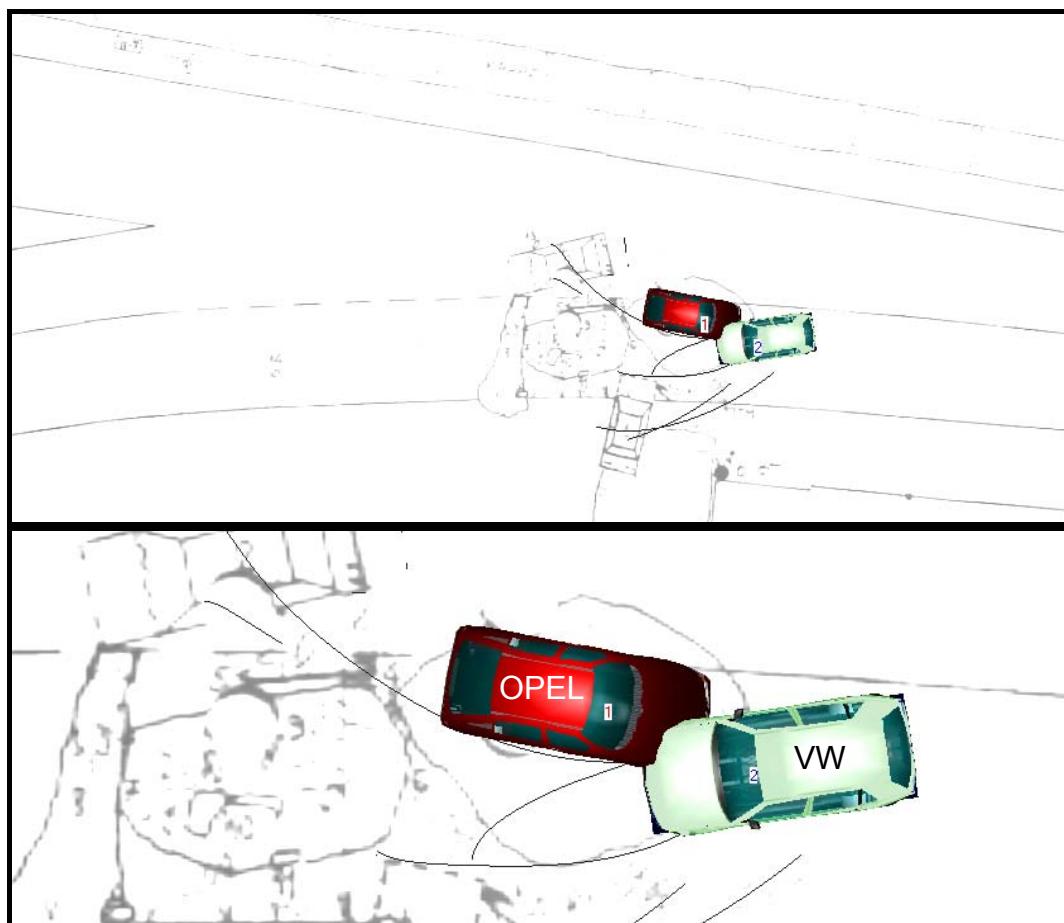


Анализом фотографија Фотодокументације, на левом боку пнеуматика задњег левог точка VW-а, налазимо траг налик на траг заношења VW-а задњим делом у леву страну. На коловозу налазимо траг заношења (види Слику бр. 16), који би могао одговарати трагу на левом боку пнеуматика задњег левог точка VW-а (види Слику бр. 17), по нашем мишљењу.

Детаљном и упоредном анализом материјалних елемената из Списа, а посебно тргова ове саобраћајне незгоде и зауставних позиција VW-а и OPEL-а, налазимо да је до судара VW-а и OPEL-а дошло пре почетка "трага стругања". Након судара VW се заротирао задњим делом у своју леву страну и доспео у зауставну позицију, а OPEL се предњим делом заротирао у своју десну страну и доспео у зауставну позицију.

2.4. Место судара

На основу детаљне и упоредне анализе оштећења VW-а и OPEL-а, тргова ове саобраћајне незгоде као и зауставних положаја, мишљења смо да је дошло до судара предњег десног ћошка VW-а и средине чеоног дела OPEL-а. OPEL се у тренутку судара чеоним делом налазио пре почетка "трага стругања", по нашем мишљењу. Након судара VW се задњим делом заротирао у своју леву страну и доспео у зауставну позицију, а OPEL се предњим делом заротирао у своју десну страну и доспео у зауставну позицију.



PC Crash приказ сударног положаја

Применом програма PC Crash, нашли смо да се OPEL у тренутку судара са VW-ом, предњим десним ћошком налазио на 0,4 м пре ПТМ и на 2,5 м удесно од

ОП, а задњим десним ћошком се налазио на 3,1 м удесно од ОП и на 3,5 м после ПТМ. VW се у тренутку судара предњим левим ћошком налазио на 1,5 м удесно од ОП и на 0,3 м после ПТМ, а задњим левим ћошком на 2,4 м удесно од ОП и на 3,8 м пре ПТМ, што смо нашли применом програма PC Crash. Применом програма PC Crash, нашли смо да је OPEL у тренутку судара био укошен у своју десну страну за $10,5^{\circ}$, а VW је био укошен у своју леву страну за $8,1^{\circ}$ (види PC Crash приказ сударног положаја). Након судара, OPEL се предњим делом заротирао у своју десну страну и доспео у зауставну позицију, а VW се задњим делом заротирао у своју леву страну и доспео у зауставну позицију.

2.5. Брзине VW-а и OPEL-а

Детаљном анализом материјалних елемената из Списа није могуће поуздано и прецизно утврдити брзине VW-а и OPEL-а у тренутку судара. Применом програма PC Crash, нашли смо да је брзина VW-а у тренутку судара била 70 km/h, а брзина OPEL-а је била 24 km/h, па ћемо за даљу анализу ове саобраћајне незгоде, за брзине VW-а и OPEL-а у тренутку судара користити брзине које смо нашли применом програма PC Crash.

2.6. Временско-просторна анализа

Зауставни пут VW-а, при брзини од 70 km/h, био би:

$$S = 19,44 \bullet 1,1 + 18,9^2 : 2 : (5,4 \bullet 0,85)$$

$$S = 21,39 + 38,91 = 60,3 \text{ m}$$

а време заустављања било би:

$$t = 1,1 + 18,9 : (5,4 \bullet 0,85)$$

$$t = 5,2 \text{ s}$$

Зауставни пут VW-а, при брзини од 60 km/h, био би:

$$S = 16,67 \bullet 1,1 + 16,13^2 : 2 : 5,4$$

$$S = 18,33 + 24,1 = 42,4 \text{ m}$$

а време заустављања било било:

$$t = 1,1 + 16,13 : 5,4$$

$$t = 4,1 \text{ s}$$

Зауставни пут OPEL-а, при брзини од 24 km/h, био би:

$$S = 6,67 \bullet 1,1 + 6,13^2 : 2 : 5,4$$

$$S = 7,34 + 3,48 = 10,8 \text{ m}$$

а време заустављања би било:

$$t = 1,1 + 6,13 : 5,4$$

$$t = 2,2 \text{ s}$$

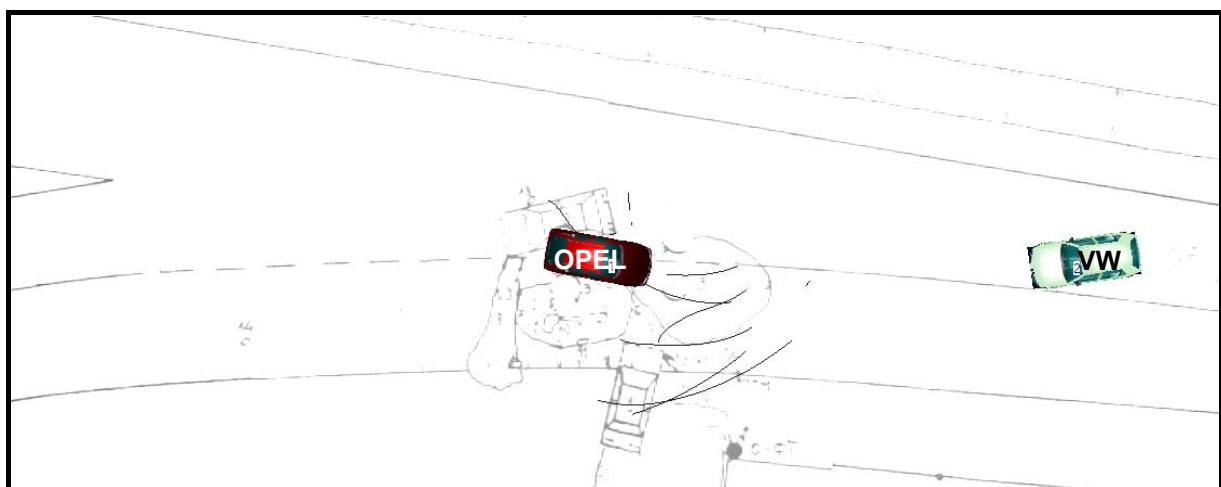
VW би од места где се налазио, у тренутку када је предњим левим Ђошком био у висини разделне линије, до места судара прешао пут дужине 12 m, за време од:

$$t = \frac{12}{70} \bullet 3,6 = 0,6 \text{ s}$$

OPEL би, брзином од 24 km/h, за време од 0,6 s прешао пут дужине:

$$S = \frac{24}{3,6} \bullet 0,62 = 4,1 \text{ m}$$

Враћајући OPEL уназад од места судара, по правцу закошености који је имао у тренутку судара, OPEL би, у тренутку када је VW зашао у своју леву саобраћајну траку, био закошен у своју десну страну и приближно у правцу улице Цара Лазара (види Слику бр. 18).



Слика бр. 18

Анализом међусобних положаја VW-а и OPEL-а, непосредно пре, као и у тренутку судара, налазимо да је могуће да је OPEL пре судара дошао из улице Цара Лазара.

OPEL би од завршетка улице Цара Лазара до места судара прешао пут дужине 25 m, мерено применом програма PC Crash. OPEL би пут дужине 25 m, при брзини од 24 km/h, прешао за време од:

$$t = \frac{25}{24} \bullet 3,6 = 3,8 \text{ s}$$

При брзини од 70 km/h, VW би за време од 3,8 s прешао пут дужине:

$$S = \frac{70}{3,6} \cdot 3,75 = 72,9 \text{ m}$$

односно у тренутку када би се OPEL налазио у висини завршетка улице Цара Лазара, VW би био за 72,9 m уназад од места судара.

3. МИШЉЕЊЕ

Детаљном и упоредном анализом оштећења VW-а и OPEL-а, нашли смо да је у овој саобраћајној незгоди дошло до судара предњег десног ћошка VW-а и чеоног дела OPEL-а. У тренутку судара VW-а и OPEL-а, VW се предњим десним ћошком налазио приближно у висини оштећења средине чеоног дела OPEL-а. Подужне осе VW-а и OPEL-а би у тренутку судара заклапале угао од највише 170° , по нашем мишљењу.

Детаљном и упоредном анализом Записника о увиђају, Скице лица места и фотографија Фотодокументације нашли смо да Записник о увиђају и Скица лица места нису сагласни са фотографијама Фотодокументације. На фотографијама Фотодокументације смо нашли да се траг снега завршава приближно у висини задњег левог ћошка заустављеног OPEL-а, а што није сагласно позицији трага снега фиксираној у Записнику о увиђају и на Скици лица места. У Записнику о увиђају је наведено да се траг снега завршава на 4,2 m после ПТМ и на 3,4 m удесно од ОП, а да се задњи леви ћошак заустављеног OPEL-а налази на 5,3 m после ПТМ и на 5,2 m удесно од ОП. Према позицијама трага снега и заустављеног OPEL-а, фиксираним у Записнику о увиђају, задњи леви ћошак заустављеног OPEL-а је удаљен од завршетка трага снега за 2,1 m, док је удаљеност трага снега од задњег левог ћошка заустављеног OPEL-а, видљива на фотографијама Фотодокументације, највише 0,3 m (што смо проценили са фотографија Фотодокументације).

Анализом фотографија Фотодокументације, нашли смо траг расуте течности из VW-а која се пружа од предњег ка задњем делу заустављеног VW-а. У левој саобраћајној траки, у висини "трага стругања" смо нашли трагове налик на "стругање".

Детаљном анализом фотографија Фотодокументације, нашли смо трагове налик на уље који се пружају из леве саобраћајне траке ка зауставној позицији OPEL-а.

Анализом фотографија Фотодокументације, на левом боку пнеуматика задњег левог точка VW-а, нашли смо траг налик на траг заношења VW-а задњим делом у леву страну. На коловозу смо нашли траг заношења (види Слику бр. 16), који би могао одговарати трагу на левом боку пнеуматика задњег левог точка VW-а (види Слику бр. 17), по нашем мишљењу.

Детаљном и упоредном анализом материјалних елемената из Списа, а посебно тргова ове саобраћајне незгоде и зауставних позиција VW-а и OPEL-а, нашли смо да је до судара VW-а и OPEL-а дошло пре почетка "трага стругања". Након судара VW се заротирао задњим делом у своју леву страну и доспео у зауставну позицију, а OPEL се предњим делом заротирао у своју десну страну и доспео у зауставну позицију.

На основу детаљне и упоредне анализе оштећења VW-а и OPEL-а, трагова ове саобраћајне незгоде као и зауставних положаја, мишљења смо да је дошло до судара предњег десног ћошка VW-а и средине чеоног дела OPEL-а. OPEL се у тренутку судара чеоним делом налазио пре почетка "трага стругања", по нашем мишљењу. Након судара VW се задњим делом заротирао у своју леву страну и доспео у зауставну позицију, а OPEL се предњим делом заротирао у своју десну страну и доспео у зауставну позицију.

Применом програма PC Crash, нашли смо да се OPEL у тренутку судара са VW-ом, предњим десним ћошком налазио на 0,4 м пре ПТМ и на 2,5 м удесно од ОП, а задњим десним ћошком се налазио на 3,1 м удесно од ОП и на 3,5 м после ПТМ. VW се у тренутку судара предњим левим ћошком налазио на 1,5 м удесно од ОП и на 0,3 м после ПТМ, а задњим левим ћошком на 2,4 м удесно од ОП и на 3,8 м пре ПТМ, што смо нашли применом програма PC Crash. Применом програма PC Crash, нашли смо да је OPEL у тренутку судара био укошен у своју десну страну за $10,5^{\circ}$, а VW је био укошен у своју леву страну за $8,1^{\circ}$ (види PC Crash приказ сударног положаја). Након судара, OPEL се предњим делом заротирао у своју десну страну и доспео у зауставну позицију, а VW се задњим делом заротирао у своју леву страну и доспео у зауставну позицију.

Детаљном анализом материјалних елемената из Списа није могуће поуздано и прецизно утврдити брзине VW-а и OPEL-а у тренутку судара. Применом програма PC Crash, нашли смо да је брзина VW-а у тренутку судара била 70 km/h, а брзина OPEL-а је била 24 km/h, па смо за даљу анализу ове саобраћајне незгоде, за брзине VW-а и OPEL-а у тренутку судара користили брзине које смо нашли применом програма PC Crash.

Зауставни пут VW-а, при брзини од 70 km/h, био би 60,3 м, а време заустављања би било 5,2 s. Зауставни пут VW-а, при брзини од 60 km/h, био би 42,4 м, а време заустављања би било 4,1 s.

Зауставни пут OPEL-а, при брзини од 24 km/h, био би 10,8 м, а време заустављања би било 2,2 s.

VW би од места где се налазио, у тренутку када је предњим левим ћошком био у висини разделне линије, до места судара прешао пут дужине 12 м, за време од 0,6 s. OPEL би, брзином од 24 km/h, за време од 0,6 s прешао пут дужине 4,1 m.

Враћајући OPEL уназад од места судара, по правцу закошености који је имао у тренутку судара, OPEL би, у тренутку када је VW зашао у своју леву саобраћајну траку, био закошен у своју десну страну и приближно у правцу улице Цара Лазара.

Анализом међусобних положаја VW-а и OPEL-а, непосредно пре, као и у тренутку судара, нашли смо да је могуће да је OPEL пре судара дошао из улице Цара Лазара.

OPEL би од завршетка улице Цара Лазара до места судара прешао пут дужине 25 m, мерено применом програма PC Crash. OPEL би пут дужине 25 m, при брзини од 24 km/h, прешао за време од 3,8 s. При брзини од 70 km/h, VW би за време од 3,8 s прешао пут дужине 72,9 m, односно у тренутку када би се OPEL налазио у висини завршетка улице Цара Лазара, VW би био за 72,9 m уназад од места судара.

Анализом свих околности под којима се доделила ова саобраћајна незгода мишљења смо да је, због вожње OPEL-а својом левом саобраћајном траком, дошло до преласка VW-а на леву саобраћајну траку и настанка ове саобраћајне незгоде, а што би био пропуст возача OPEL-а узрокно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове саобраћајне незгоде.

САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКИМ ВЕШТАЧЕЊЕМ није могуће поуздано и прецизно утврдити разлог вожње OPEL-а својом левом саобраћајном траком, а могао је настати као последица укључивања OPEL-а на пут М. Град-Јајце из улице Цара Лазара, погрешне процене, грешке у управљању, неког другог разлога и/или у садејству више разлога истовремено, а што ће Суд ценити на основу других доказа који су ван домена САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКОГ ВЕШТАЧЕЊА.

На страни возача VW-а нисмо нашли пропусте везане за стварање опасне ситуације и настанак ове саобраћајне незгоде. Вожња VW-а брzinom од 70 km/h, уместо брзином до 60 km/h би био пропуст возача VW-а који би могао имати утицаја на тежину последица, по нашем мишљењу.

у Београду,

КОМИСИЈА ВЕШТАКА:

xxxxxxxx 0000.године

Xxxxxx Xxxxxxx, дипл. инж.

Xxxxx Xxxxx, дипл. инж.

Xxxxxx Xxxxx, дипл. инж.