



U I M E R E P U B L I K E H R V A T S K E

P R E S U D A

Trgovački sud u Zagrebu po sucu Mirni Panjan, kao sucu pojedincu u pravnoj stvari tužitelja EUROHERC osiguranje d.d. Zagreb, Ulica grada Vukovara 282, OIB: 22694857747, koga zastupaju odvjetnici u odvjetničkom društvu: Grgić & Partneri odvjetničko društvo d.o.o. Zagreb, protiv tuženika Hrvatske autoceste d.o.o. Zagreb, Ulica Stjepana Širole 4, OIB: 57500462912, uz sudjelovanje umješaka CROATIA osiguranje d.d. Zagreb, Ulica Vatroslava Jagića 33, OIB: 26187994862 na strani tuženika, radi isplate, nakon glavne rasprave zaključene u prisutnosti tužitelja i tuženika, a u odsutnosti uredno pozvanog umješaka na strani tuženika, dana 10. lipnja 2026.g., danom objave 15. lipnja 2026.g.,

presudio je

I. Nalaže se tuženiku Hrvatske autoceste d.o.o. Zagreb, Ulica Stjepana Širole 4, OIB: 57500462912 isplatiti tužitelju EUROHERC osiguranje d.d. Zagreb, Ulica grada Vukovara 282, OIB: 22694857747 - iznos od 9.937,22 EUR zajedno sa zakonskim zateznim kamatama:

na iznos od 4.446,21 EUR tekućim od 28.12.2018.g.,

na iznos od 5.491,01 EUR tekućim od 27.03.2019.g. - pa sve do 31.12.2022.g. po stopi koja se određuje za svako polugodište, uvećanjem prosječne kamatne stope na stanja kredita odobrenih na razdoblje dulje od godine dana nefinancijskim trgovačkim društvima izračunate za referentno razdoblje koje prethodi tekućem polugodištu za tri postotna poena, zatim od 01.01.2023.g. pa do 29.12.2023.g. po stopi koja se određuje za svako polugodište, uvećanjem kamatne stope koju je Europska središnja banka primijenila na svoje posljednje glavne operacije refinanciranja koje je obavila prije prvog kalendarskog dana tekućeg polugodišta za tri postotna poena, te od 30.12.2023.g. pa do isplate po stopi koja se određuje za svako polugodište, uvećanjem referentne stope za tri postotna poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi na dan 1. siječnja, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi na dan 1. srpnja te godine, a referentna stopa je kamatna stopa koju je Europska središnja banka primijenila na svoje posljednje glavne operacije refinanciranja ili granična kamatna stopa proizašla iz natječajnih postupaka za varijabilnu stopu za posljednje glavne operacije refinanciranja Europske središnje banke, sve u roku od 15 dana.

II. Nalaže se tuženiku Hrvatske autoceste d.o.o. Zagreb, Ulica Stjepana Širole 4, OIB: 57500462912 naknaditi parnični trošak tužitelju EUROHERC osiguranje d.d. Zagreb, Ulica grada Vukovara 282, OIB: 22694857747 u iznosu od 3.063,60 EUR zajedno sa zakonskim zateznim kamatama tekućim od 15.06.2026.g. pa do isplate po stopi koja se određuje za svako polugodište, uvećanjem referentne stope za tri postotna poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi na dan 1. siječnja, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi na dan 1. srpnja te godine, a referentna stopa je kamatna stopa koju je Europska središnja banka primijenila na svoje posljednje glavne operacije refinanciranja ili granična kamatna stopa proizašla iz natječajnih postupaka za varijabilnu stopu za posljednje glavne operacije refinanciranja Europske središnje banke, u roku od 15 dana.

Obrazloženje

1. Tužitelj u tužbi navodi da potražuje kao regresno potraživanje, naknadu štete koju je platio svom kasko osiguraniku, društvu DINELA LOGISTIKA d.o.o. povodom štete nastale na njegovom teretnom vozilu reg. oznake KA 488 HI, marke Mercedes i priključnom vozilu reg. oznake KA 288 HM, marke Moeslein, 20.03.2018.g. oko 00,30 sati kada se vozač Miro Benić, upravljajući teretnim vozilom marke Mercedes reg. oznake KA 488-HI s priključnim vozilom - prikolicom marke Moeslein reg. oznake KA 288-HM, kretao Autocestom A6, Rijeka-Zagreb u smjeru Zagreba, te je dolaskom na 20 km + 300 m autoceste, gdje je ista u padu 6% i gdje postoje tri prometne trake od kojih su srednja i desna traka bile zaleđene od kiše koja je padala iz magle i smrzavala se na kolniku - došlo do zanošenja i slijetanja skupa vozila u desno izvan ceste i udara u zamrznuti snijeg, te odbijanja i zaustavljanja vozila na srednjoj i desnoj prometnoj traci, a ova teretna vozila su u vrijeme nastanka štetnog događaja bila osigurana kod tužitelja policama kasko osiguranja motornih vozila br. 0831280757 (razdoblje osiguranja 10.05.2017.g. do 10.05.2018.g.) i br. 0831272198 (razdoblje osiguranja 18.04.2017.g. do 18.04.2018.g.), a tužitelj je po prijavi i odštetnom zahtjevu, vlasniku predmetnih vozila, društvu DINELA LOGISTIKA d.o.o. isplatio iznose:

- dana 28.12.2018.g. ukupan iznos od 33.500,00 kn (sada 4.446,21 EUR) - od čega iznos od 6.000,00 kn (sada 796,34 EUR) na ime troškova prijevoza vozila, a iznos od 27.500,00 kn (sada 3.649,88 EUR) na ime naknade štete na teretnom vozilu reg. oznake KA 488 HI, te

- dana 27.03.2019.g. ukupan iznos od 41.372,00 kn (sada 5.491,01 EUR) od čega iznos od 6.000,00 kn (sada 796,34 EUR) na ime troškova prijevoza vozila, a iznos od 35.372,00 kn (sada 4.694,67 EUR) na ime naknade štete na priključnom vozilu reg. oznake KA 288 HM.

2. Tužitelj navodi da je do prometne nezgode došlo uslijed propusta tuženika u održavanju ceste, odnosno da je zbog propusta tuženika cesta bila prekrivena ledom, a da je dužnost tuženika - omogućavanje sigurnog odvijanja prometa i da je Pravilnikom o održavanju cesta propisana dužnost istoga da osigura prohodnost cesta u zimskim uvjetima, kao i provođenje zaštitnih mjera protiv stvaranja poledice, te obavješćivanje javnosti o stanju i prohodnosti cesta pa je s obzirom da odgovornost za nastalu štetu snosi tuženik, tužitelj isplatom naknade štete stekao pravo regresa prema tuženiku, poziva se na odredbu čl. 963. Zakona o obveznim odnosima.

3. U odgovoru na tužbu tuženik osporava osnovu i visinu tužbenog zahtjeva, odgovornost i uzročno - posljedičnu vezu između postupanja tuženika i predmetne prometne nezgode na autocesti A6, na 20+400 km i navodi da on odgovara za štetu trećim osobama na javnoj cesti po osnovi krivnje, no da se u tužbi ne navodi u čemu bi se sastojao tuženikov propust uslijed kojeg je došlo do prometne nezgode, navodi da nedostaje konkretan činjenični opis (koje primjerene mjere i koje vrste radnji bi tuženik propustio poduzeti), kao i dokazi i navođenje uzročno - posljedičnog razloga nastanka prometne nezgode, s obzirom da je teret dokaza na tužitelju.

4. Tuženik navodi da je nesporno da se predmetnog dana dogodila prometna nezgoda na navedenom mjestu i da je tuženik u cijelosti postupio sukladno Zakonu o cestama (NN 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14), Pravilniku o održavanju cesta (NN 90/14), Pravilniku o ophodnji javnih cesta (NN 75/14), Izvedbenom programu zimske službe 2017/2018, Standardu redovnog održavanja, te radnim nalogima TJO Delnice, te da je ovim navedenim propisima definirana svaka radnja (mjera i rok izvršenja) koje su osobe nadležne za održavanje autoceste dužne poduzeti prilikom održavanja javne ceste, odnosno način na koji vode brigu i poduzimaju primjerene mjere radi omogućavanja odvijanja sigurnog i nesmetanog prometa na javnoj cesti kao i uspostava i učestalost ophodarske službe, te tko je odgovoran zbog nepoštivanja ovih propisa, dodaje da ophodarska služba fizički ne može biti prisutna u svakom trenutku na svim dijelovima autoceste.

5. Isto tako, tuženik navodi da su ophodnje i popravci na autocesti organizirani svakodnevno od 0,00 sati do 24,00 sata, na način da ophodarska služba redovito u određenim vremenskim razmacima obilazi autocestu i konstatira uočene nedostatke, te da se prema čl. 12. Pravilnika o ophodnji javnih cesta, ophodnja smatra obavljenom ako je ophodarska dionica autoceste prijeđena u oba smjera najmanje jednom u osam sati, odnosno jednom u dvanaest sati kada se ophodnja obavlja subotom, nedjeljom i blagdanom, kao i da se ophodnja javnih cesta obavlja najmanje tri puta dnevno, a da je na takav način bila organizirana ophodnja i predmetnog dana, te da su poduzete sve mjere kako bi se osiguralo sigurno i nesmetano odvijanje prometa.

6. Tuženik navodi da su tijekom 19.03.2018.g. više puta obavljeni radovi na zimskom održavanju autoceste, gdje se radilo na poslovima raljenja i posipavanja dionice, navodi da su padaline prestale tijekom dana, oko 13,00 sati, a zadnje posipavanje tijekom prve smjene da je obavljeno oko 18,15 sati i da je zamjena smjene obavljena u 19,00 sati, te da je ophodar nakon preuzimanja smjene u 19,30 sati izvršio obilazak dionice i da je zbog potrebe preventivnog posipavanja ophodar izdao nalog vozačima Tomislavu Požariću s vozilom ZG 4869 BH i Draženu Poljančiću s vozilom ZG 1964 DK za rad na posipavanju dionice od 16+800 km do 52+000 km i da je to vidljivo iz Dnevnika rada, sustava IIS HAC za TJO Delnice i iz aplikacije za praćenje kretanja vozila, putnih radnih listova i tahografskih listića za dan 19./20.03.2018.g.

7. Također tuženik navodi da je vozilo reg. oznake ZG 4896 BH dana 19.03.2018.g. obavljalo poslove posipavanja kolnika u 2. smjeni od 21,40 sati do 23,10 sati na dijelu dionice od čvora Delnice do čvora Vrbovsko u oba smjera i da iz aplikacije Mireo Flet proizlazi kako je vozač s navedenim vozilom posipavao stacionažu 20+400 lijevo u 22,39 sati s 40 g soli što je maksimalan posip, te da je i tijekom noći vozilo ZG 1964 DH na istom dijelu dionice poslove posipavanja obavljalo 20.03.2018.g. u vremenskom razdoblju od 02,15 sati do 06,05 sati, a da iz navedene aplikacije proizlazi kako je od čvora Ravna Gora do čvora Vrbovsko, ista dionica do kraja druge smjene posipavana tri puta.

8. Isto tako, tuženik navodi da iz podataka meteorološke stanice M53 (Kamačnik) koja je udaljena oko 1 km od mjesta prometne nezgode, proizlazi kako je u vremenu od 00,31 sati do 00,34 sati postotak soli u otopini na kolniku iznosio 92% - što čini gotovo maksimalnu količinu zasićenosti i da je temperatura zraka na istoj stanici u vremenu od 00,31 sati do 00,34 sati iznosila -3,6 do 3,7 stupnjeva, a temperatura kolnika od 00,30 sati do 00,34 sati je iznosila -2 stupnja, te da na istoj stanici nisu zabilježene oborine u 00,34 sati niti opasnost od poledice.

9. Tuženik navodi da je nakon prometne nezgode, Samostalni odjel za unutarnju kontrolu dodatno proveo kontrolu prometne nezgode od 20.03.2018.g. i da nisu nađeni propusti u radu nadležne TJO Delnice, te da iz Izvještaja o provedenoj kontroli proizlazi kako su sve aktivnosti obavljene sukladno propisanom i da temeljem svih relevantnih parametara, u vrijeme prometne nezgode nije moglo doći do zaleđivanja, te da je uzrok nezgode na strani vozača oštećenog teretnog vozila koji se nije pridržavao prometnih propisa, a da iz svih dokaza proizlazi kako je tuženik poduzeo sve mjere za omogućavanje odvijanja sigurnog prometa autocestom prema propisima i pravilima struke, u prilog čemu navodi da govori i činjenica kako se osim ove nezgode nije dogodila niti jedna druga tijekom noći, tj. tijekom smjene od 19,00 sati do 07,00 sati.

10. Tuženik smatra da je za nastanak štetnog događaja isključiva krivnja vozača jer se nije ponašao sukladno čl. 51. Zakona o sigurnosti prometa na cestama prema kojem je bio obavezan brzinu kretanja prilagoditi osobinama i stanju ceste, vidljivosti, preglednosti i atmosferskim prilikama, tako da se vozilo može pravodobno zaustaviti pred svakom preprekom na cesti, odnosno tuženik ističe prigovor isključive odgovornosti vozača vozila po kriteriju objektivne odgovornosti kao imatelja opasne

stvari - vozila u pokretu, posebno ističe da je na mjestu i u vrijeme nastanka štetnog događaja, ograničenje brzine iznosilo 80 km/h i da je prometnim znakom s obje strane zabranjen promet teretnih vozila po pretjecajnoj traci, a vozač je unatoč uvjetima na kolniku autoceste vozio pretjecajnom trakom i vršio radnju pretjecanja pa je zbog izazivanja prometne nezgode, vozaču Miri Beniću uručeno izvješće o počinjenom prekršaju, što proizlazi iz Potvrde Policijske uprave primorsko - goranske, Policijske postaje Vrbovsko, poziva se na sudsku praksu Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, presudu br. PŽ-5354/2016 od 25.11.2019.g. i druge, predlaže obavijestiti o parnici CROATIA osiguranje d.d. s obzirom da je u vrijeme štetnog događaja tuženik imao zaključen ugovor o osiguranju od opće odgovornosti na predmetnoj dionici s tim osiguravajućim društvom, prema čl. 211. Zakona o parničnom postupku i predlaže stupanje CROATIA osiguranja d.d. u parnicu kao umješača, prema čl. 206. ZPP-a, a podneskom od 23.12.2024.g. tuženik dostavlja presudu Općinskog građanskog suda u Zagrebu br. Pn-3895/2014 od 30.04.2024.g. koja je pravomoćna 07.05.2024.g. - istovjetne činjenične i pravne osnove, te presude Općinskog suda u Karlovcu br. Pp P-70/2019 od 13.02.2019.g. i Prekršajnog suda u Karlovcu br. Pp P-976/18 od 24.07.2018.g. (oslobađajuće presude) i navodi da je osiguranik tužitelja izazvao prometnu nezgodu i da na strani tuženika nema odgovornosti jer nije bilo propusta u održavanju autoceste.

11. U podnesku od 08.01.2025.g. tužitelj navodi da je iz sadržaja presuda donesenih u prekršajnim postupcima vođenim protiv tuženika i odgovorne osobe tuženika, na koje se tuženik poziva, razvidno da su isti oslobođeni optužbe za prekršaje vezane za propuste u održavanju autoceste isključivo iz procesnih razloga tj. zbog manjkavosti optužnog akta (nevaljan činjenični opis prekršaja i pogrešno naznačena neposredno odgovorna osoba) pa tužitelj navodi da je pozivanje tuženika na činjenicu da se radi o oslobađajućim presudama – bespredmetno i da nije od utjecaja na građanskopravnu odgovornost, navodi da tuženik propušta navesti da je iz dokumentacije koju je sam dostavio, vidljivo da je nakon što se dogodila predmetna nezgoda, od 00,43 sati do 05,00 sati, zbog očevida bila uvedena posebna regulacija prometa na dionici na kojoj se nezgoda dogodila (zatvorena traka za spora vozila i vozna traka) uz ograničenje brzine - zbog opasnosti od poledice, te da je ista dionica nakon prometne nezgode, u razdoblju od 02,15 sati do 06,05 sati, posipavana tri puta pa smatra da je jasno kako je na dionici od čvora Ravna Gora do čvora Vrbovsko, postojala opasnost od poledice i potreba za poduzimanjem dodatnih radnji zimskog održavanja - u odnosu na radnje koje je tuženik djelomično poduzeo, odnosno propustio poduzeti do nastanka prometne nezgode, spori navode tuženika o isključivoj odgovornosti vozača teretnog vozila, Mire Benića, kao i navode da bi eventualna prekršajna odgovornost vozača teretnog vozila istovremeno predstavljala i njegovu (isključivu) građanskopravnu odgovornost za prouzročenje prometne nezgode koja je šira od prekršajne ili kaznene odgovornosti.

12. Tužitelj napominje da je iz Dnevnika rada referenta - operatera za nadzor i upravljanje prometom, te iz činjeničnog opisa prekršaja koji proizlazi iz navedenih presuda koje su donesene u postupku protiv tuženika i odgovorne osobe tuženika – razvidno da su policijski službenici u 00,44 sati, dakle neposredno nakon prometne nezgode, utvrdili da tuženik nije vodio brigu i poduzimao primjerene mjere glede omogućavanja sigurnog i nesmetanog prometa i citira: "iz magle padala slaba sitna kiša, tzv. rosulja koja se u dodiru s kolnikom ledila zbog temperature zraka koja je bila – 5, uslijed čega je na autocesti na prometnoj traci za spora vozila i srednjoj prometnoj traci došlo do stvaranja poledice te je zbog navedenog došlo do prometne nesreće...." (predlaže dostavu izvornika Ophodarskog dnevnika, Dnevnika rada, Putnih radnih listova i druge dokumentacije koja je sačinjena od strane tuženika), dodaje da je Dnevnik rada ophodara ispisan rukom i dostavljen u preslici, zbog čega je gotovo

nečitljiv, poziva se na odredbu čl. 81. st. 3. pod. 4. Zakona o cestama kojom je propisano da predmet poslovanja društva Hrvatske autoceste d.o.o., uz ostalo, čini: "obavljanje poslova održavanja iz čl. 26. tog Zakona, autocesta i cestovnih objekata s naplatom cestarine na državnim cestama", a poslove održavanja koji, uz ostalo, čine predmet tuženikovog poslovanja, koji poslovi održavanja javnih cesta, prema čl. 26. Zakona o cestama, obuhvaćaju i redovito i izvanredno održavanje javnih cesta te ophodnju, te navodi da se odgovornost tuženika kao osobe koja je uz ostalo, zadužena i za održavanje cesta, temelji na načelu presumirane krivnje u smislu čl. 1045. st. 1. Zakona o obveznim odnosima i da je teret dokaza činjenica da je postupio sukladno odredbama Zakona o cestama i podzakonskih propisa - na tuženiku, a ne na tužitelju.

13. Tužitelj osporava vjerodostojnost dokumentacije dostavljene od strane tuženika navodeći da je ista sadržajno nepotpuna i kontradiktorna dok za očitovanje ophodara od 19.04.2018.g. i za interno izvješće o provedenoj kontroli prometne nezgode od 24.04.2018.g. - navodi da je ova dokumentacija sačinjena isključivo u cilju otklanjanja odgovornosti tuženika za propuste u održavanju kolnika autoceste na dionici na kojoj je došlo do prometne nezgode, osobito osporava vjerodostojnost dokumentacije u dijelu koji predstavlja, kako navodi, iskonstruiranu "procjenu" kako je do prometne nezgode došlo uslijed "nepoštivanja propisa" od strane vozača teretnog vozila osiguranog kod tužitelja.

14. Tužitelj navodi da iz putnog radnog lista za vozilo reg. oznake ZG 4896-BH ne proizlazi da je vozilo registarskih oznaka ZG 4896-BH 19.03.2018.g. obavljalo poslove posipavanja kolnika u II. smjeni od 21:40 do 23:10 sati, te da ne proizlazi iz aplikacije Mireo Flet da je vozač spomenutim vozilom posipavao stacionažu 20+400 lijevo u 22,39 sati s 40 g soli, što je, navodno, maksimalan posip jer je u istome samo ručno uneseno kako je u spomenutom razdoblju vršeno "posipavanje" bez preciznog navođenja količina soli ili drugog supstrata, kao i bez preciznog navođenja podatka o dionici ili stacionaži.

15. Isto tako, tužitelj navodi da iz izvještaja o putovanjima i vožnjama za vozilo ZG 4896 BH Mercedes Actros 3341 za razdoblje od 19.03.2018.g. 19,00 sati do 20.03.2018.g. u 07,00 sati proizlazi da je navedeno vozilo prije prometne nezgode krenulo 19.03.2018.g. u 21,40 sati s naplatne postaje Delnice do naplatne postaje Vrata, Fužine, te se vratilo u Delnice u 23,14 sati -prilikom čega nije evidentirana potrošnja soli pa navodi da iz toga proizlazi da predmetno vozilo u razdoblju prije prometne nezgode nije vršilo obilazak i posipavanje dionice na kojoj se dogodila prometna nezgoda (prometna nezgoda se dogodila na dionici Ravna Gora – Vrbovsko, nakon tunela Čardak, u smjeru Zagreba, a prije kanjona Kamačnik).

16. Također tužitelj navodi da iz izvješća o putovanjima i vožnjama za vozilo reg. oznake ZG 1964 DK Mercedes Actros 3344, proizlazi da je to vozilo 19.03.2018.g. u 21,36 sati krenulo s naplate postaje Delnice do naplatne postaje Fužine, te je pri tome evidentirano da je vršeno posipavanje i količina utrošene soli, no da za dionicu od naplatne postaje Vrata, Fužine s koje je vozilo krenulo u 21,53 sati pa do naplatne postaje Jablan, Vrbovsko na koju je vozilo došlo u 22,53 sati, te za dionicu u suprotnom smjeru od naplatne postaje Jablan, Vrbovsko s koje je vozilo krenulo u 22,56 sati do naplatne postaje Stara Sušica, Ravna Gora - proizlazi da nije vršeno posipavanje niti je evidentirana potrošnja soli pa tužitelj navodi da iz toga proizlazi da upravo na dionici na kojoj se dogodila prometna nezgoda nije vršeno posipavanje (kako to pogrešno navodi tuženik).

17. Nadalje, tužitelj navodi da je iz dokumentacije koju je dostavio tuženik razvidno da se radilo o zimskim prilikama u kojima je uslijed niskih temperatura postojala opasnost od poledice, te da su tuženiku takve vremenske prilike bile poznate i navodi i da je u opisanim okolnostima tuženik bio dužan postupati sukladno Zakonu o cestama, Pravilniku od održavanju cesta i Pravilniku o ophodnji cesta, navodi da je tuženik poduzimao određene radnje, no da je pitanje da li je radnje poduzimao

pravovremeno i dovoljno kvalitetno kada se uzme u obzir da je u vrijeme prometne nezgode cesta bila zaleđena (što je evidentirano u javnoj ispravi sačinjenoj od strane policijskih službenika) i očigledno neposuta jer prolazak ralice određenom dionicom ne znači nužno i provođenje postupka posipavanja te dionice, dodaje da iz dokumentacije koju je sam tuženik dostavio, proizlazi da je tuženik upravo na dionici na kojoj se dogodila prometna nezgoda propustio vršiti posipavanje.

18. Također tužitelj navodi da je odredbom čl. 12. Pravilnika o ophodnji javnih cesta propisano da se ophodnja javne ceste smatra obavljenom, ako je ophodarska dionica iz čl. 9. Pravilnika o ophodnji, prijeđena u oba smjera najmanje jednom u osam sati (štetni događaj u konkretnom slučaju se dogodio u utorak), odnosno jednom u dvanaest sati kada se ophodnja obavlja subotom, nedjeljom i blagdanom od 06,00 do 18,00 sati, sukladno čl. 10. Pravilnika o ophodnji, navodi da je čl. 10. Pravilnika o ophodnji javnih cesta propisano da je u razdoblju nepovoljnih vremenskih prilika i u drugim situacijama koje ugrožavaju javnu cestu ili promet na njoj, potrebno povećati učestalost ophodnje, a Pravilnikom o održavanju cesta je propisano da redovito održavanje cesta čini skup poslova, odnosno radova i radnji te mjera koje se provode tijekom cijele godine sukladno mjesečnom odnosno višemjesečnom operativnom programu, te se sukladno čl. 13. Pravilnika pod redovitim održavanjem ceste, između ostalog, podrazumijeva i čišćenje ceste kao i zimska služba, a sukladno čl. 33. Pravilnika, zimska služba je uobičajeni izraz za cijeli niz radnji i postupaka i aktivnosti u zimskom razdoblju, koje imaju za zadaću osigurati mogućnost obavljanja prometa cestama uz moguću sigurnost sudionika u prometu, a u zimskom periodu sukladno čl. 34. Pravilnika, ceste se održavaju u skladu s izvedbenim projektom zimske službe kojim se, između ostalog, utvrđuje nacrt posipanja protiv poledice i uklanjanja snijega, zatim navodi da je odredbom čl. 36 Pravilnika o održavanju cesta propisano da je u zimskom razdoblju i u slučajevima kada postoji opasnost od nastanka poledice na cesti, izvođač održavanja ceste dužan pojedine opasne dijelove ceste posipati sredstvima koja sprječavaju nastanak poledice, a mjesto i način posipanja tih sredstava određuje se u odnosu na zemljišno – klimatske uvjete, položaj, nagib i značaj ceste, te druge lokalne uvjete.

19. Tužitelj navodi da je prema navodima samog tuženika od prolaska ophodarskog vozila i navodnog posipavanja ceste u 22,39 sati (iako iz dokumentacije proizlazi da posipavanje nije vršeno) prošlo gotovo dva sata (do prometne nezgode), i da se, kada bi navodi tuženika o navodnom posipavanju i bili točni, ne može smatrati da je dionica ceste na kojoj se dogodila prometna nezgoda posipana neposredno prije nastanka iste i sukladno propisanim obvezama.

20. Nadalje, tužitelj navodi da iz ophodarskog dnevnika za 19/20.03.2018.g. proizlazi da je u vrijeme prometne nezgode na snazi bio 3. stupanj pripravnosti, a da se Pravilnikom o održavanju cesta, predviđaju 4 stupnja pripravnosti zimske službe, od čega se 3. stupanj pripravnosti uvodi kada se očekuje dugotrajno padanje snijega koje zahtjeva posebne radove uklanjanja snijega s kolnika, te navodi da se u kontekstu spomenutog stupnja pripravnosti zimske službe koji je bio aktualan u vrijeme prometne nezgode, ponašanje tuženika ne može smatrati primjerenim situaciji i vremenskim prilikama, a sve da je na dionici od čvora Delnice do čvora Vrbovsko i vršeno posipavanje, kako to navodi tuženik, a što tužitelj osporava s obzirom na kontradiktornost između ručno unesenih podataka iz putnog radnog lista i dnevnika rada i računalno zabilježanih podataka iz izvješća o putovanjima i vožnjama i navodi da je upitno je li količina i koncentracija soli bila primjerena i odgovarajuća vremenskim uvjetima na svim dijelovima navedene dionice, smatra da je očigledno da nije jer u protivnom ne bi došlo do zaleđivanja kolnika i nastanka prometne nezgode.

21. Isto tako, tužitelj navodi da je i iz fotografija koje su sačinili policijski službenici prilikom očevida, od kojih tužitelj izdvaja fotografiju kolnika koju su policijski službenici očigledno (posebno) sačinili kako bi ukazali na to da je kolnik bio zaleđen – razvidno da je kolnik na mjestu nezgode bio zaleđen i da je postojao propust u održavanju zbog kojega su protiv tuženika i odgovorne osobe i pokrenuli prekršajne postupke pa uzimajući u obzir da je kolnik na mjestu događaja bio zaleđen i neposut, tužitelj navodi da je logično kako bi u slučaju da je kolnik na mjestu događaja održavan na pravilan način, teretno vozilo prošlo mjesto štetnog događaja bez zanošenja, odnosno da do predmetnog štetnog događaja ne bi došlo pa smatra da je iz svega navedenog razvidno da na mjestu nastanka prometne nezgode, tuženik nije postupio u skladu s odredbama Pravilnika o održavanju cesta i nije poduzeo potrebne radove održavanja u zimskim uvjetima, upravo onog djela ceste gdje se zbila prometna nezgoda, osobito zaštitne mjere protiv stvaranja poledice u smislu Standarda redovitog održavanja autocesta.

22. Na ročištu 17.01.2025.g. tuženik je predložio da se CROATIA osiguranje d.d. pozove kao umješač u ovu parnicu jer se radi o osiguravatelju tuženika kojem je prijavljena predmetna šteta, također traži da se CROATIA osiguranje d.d. obavijesti kao treća osoba u parnici u smislu čl. 211. ZPP-a.

23. Podneskom od 15.04.2025.g. CROATIA osiguranje d.d. Zagreb navodi da stupa u parnicu kao umješač na strani tuženika jer je tuženik u vrijeme štetnog događaja imao sklopljenu policu od izvanugovorne (javne) odgovornosti, te tako ima neposredni pravni i imovinski interes za miješanje pa je rješenjem od 16.04.2025.g. dopušteno sudjelovanje CROATIA osiguranja d.d. Zagreb, u parnici, kao umješača na strani tuženika.

24. U podnesku od 06.08.2025.g. tuženik navodi da je nalaz i mišljenje sačinjen temeljem dostupnih podataka u spisu, pri čemu se navode skica policije i iskaz vozača iz kojeg proizlazi kako prilikom očevida, policija na kolniku nije pronašla tragove kotača skupa vozila, te da nije moguće utvrditi mjesto početka destabilizacije skupa vozila pa time nije moguće niti izračunati njegovu brzinu na početku stabilizacije, a prema tahografu nije moguće utvrditi brzinu kretanja skupa vozila pa tuženik navodi da je nejasno kako je vještak temeljem navedenog, a bez situacijskog plana pa i iskaza svjedoka zaključio da je uzrok prometne nesreće stanje kolnika (zaleđen), ne uzevši u obzir mogućnost i drugih razloga koji su mogli dovesti do prometnog štetnog događaja, i to uslijed kočenja, ubrzavanja i slično, navodi da vještak nije uzeo u obzir činjenicu da je vozač skupa vozila platio novčanu kaznu zbog počinjenja prekršaja iz čl. 51. st. 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, niti je uzeo u obzir mikroklimu na puno različitih mikrolokacija s većim odstupanjima temperature i na malim udaljenostima, a isto tako i to da objektivno nije moguće biti u svakom trenutku na svakom dijelu ceste, kao i promjenjivost vremenskih prilika.

25. Tuženik navodi da tahograf nije očitao, no da iz iskaza samog vozača proizlazi da je bio od jutra na putu i da se iza ponoći vraćao jer se zbog dostave robe po trgovinama DM-a zadržao, navodi da je nedvojbeno da je vozio više od dopuštenog i da je umor utjecao na njegove sposobnosti uočavanja i vožnje uopće, također navodi da iz izvedenih dokaza, vještak nije mogao utvrditi da bi uzrok prometne nezgode bilo neadekvatno održavanje ceste s obzirom da je i sam naveo da je cesta bila posuta solju pa tuženik navodi da on nije ničim pridonio nastanku štete nego da je do prometne nezgode došlo zbog neprilagođene vožnje uvjetima na cesti, vozača skupa vozila i da je vozač skupa vozila, i to posebno kao profesionalni vozač preko 30 godina, trebao uvažiti cjelovitost prometnih uvjeta, noć i nailazeći zavoj, maglu – koji uvjeti su mu nalagali da vozi onom brzinom kojom bi izbjegao nezgodu bez obzira na najveću dozvoljenu brzinu.

26. Nadalje, tuženik navodi da iz iskaza ophodara Branimira Franciskovića danog u očitovanju Samostalnom odjelu za unutarnju kontrolu od 19.04.2018.g., kao i na zapisniku suda od 16.04.2025.g. - proizlazi da je u razgovoru s vozačem došao do saznanja da je vozač išao po lijevoj pretjecajnoj traci, gdje je izričita zabrana kretanja za teretna vozila, kada je iza njega došao autobus koji mu je počeo trubiti pa je on smotao na desno svoj kamion koji se onda počeo zanositi i izgubio je kontrolu nad vozilom, također tuženik navodi i da nije uzeta u obzir niti činjenica da je policija došla na lice mjesta s odmakom od nezgode do sat vremena i da je mjesto događaja do dolaska ekipe za očevid bilo izmijenjeno, kiša koja se ledila počela je padati tek tijekom očevida, kao i da je cesta bila opremljena svjetlećim prometnim znakom ograničenja brzine 80 km, svjetlećim prometnim znakom "Opasnost na cesti", prometnim znakom "opasna nizbrdica 6%" i dr., navodi da nije uzet u obzir ni podatak da je toga dana bila riječ o jedinoj nezgodi na dionici, te smatra da se provođenjem vještačenja nisu utvrdile odlučne činjenice.

27. U podnesku od 19.08.2025.g. tužitelj navodi da nema primjedbi na nalaz i mišljenje vještaka jer je sudski vještak utvrdio da je uzrok prometne nesreće u konkretnom slučaju - nailazak skupa vozila na zaleđeni dio kolnika, odnosno kako do destabilizacije skupa vozila ne bi došlo da kolnik na mjestu prometne nesreće nije bio zaleđen, te da ovaj zaključak vještaka proizlazi i iz drugih dokaza u spisu, osobito iz dokumentacije koju je sam tuženik dostavio u spis, a iz koje je jasno vidljivo da tuženik nije vršio posipavanje dionice na kojoj je dogodila predmetna nesreća (o čemu se detaljno očitovao u podnesku od 08.01.2025.g.), te navodi da i iz iskaza svjedoka (vozača oštećenog vozila) Mire Benića, Davorina Dujmovića te Zdravka Domitrovića (policijskih službenika koji su vršili očevid) također proizlazi da je kolnik na mjestu prometne nesreće bio zaleđen.

28. U odnosu na navode tuženika iz podneska od 06.08.2025.g., tužitelj je naveo da isti predstavljaju paušalne prigovore i pokušaj da se određene činjenice prikažu na način koji bi odgovarao tuženiku u cilju otklanjanja njegove odgovornosti za neodržavanje kolnika na mjestu prometne nesreće.

29. Na ročištu 26.09.2025.g. umješač na strani tuženika istaknuo je prigovor suodgovornosti osiguranika tužitelja, naveo je da ovaj doprinos osiguranika tužitelja proizlazi iz nalaza i mišljenja vještaka u kojem je navedeno da led na kolniku nije isključivi krivac za predmetni štetni događaj, a tužitelj se protivio ovim navodima i prigovoru podijeljene odgovornosti, te je naveo da iz nalaza i mišljenja vještaka proizlazi da je isključivi razlog nastanka predmetnog štetnog događaja - zaleđenost kolnika jer je u točki 5. zadnjeg pasusa nalaza i mišljenja, navedeno da je stanje kolnika – zaleđen, uz (minimalnu) reakciju vozača vozila skupa vozila (promjena brzine ili smjera vozila) - uzrok ovog štetnog događaja. a do kojeg je došlo zbog neposipavanja predmetne dionice solju, što proizlazi iz izvješća o putovanjima i vožnjama koje je dostavio tuženik (o čemu se očitovao u podnesku od 07.01.2025.g.) dok je tuženik naveo da je netočan navod tužitelja da kolnik nije bio posipan jer se i u mišljenju vještaka navodi da je kolnik bio posut solju, također je tuženik istaknuo isključivu odgovornost tužitelja za predmetni štetni događaj, čemu se tužitelj protivio, te je ukazao da je citirani dio nalaza koji se odnosi na uzrok nastanka štetnog događaja dan s tehničkog aspekta kao kombinacija dvaju uzroka, dok je pravno gledajući, važno imati u vidu da je obveza tuženika bila održavati kolnik u stanju koje ne dovodi do zaleđenosti istoga, a sama reakcija vozača, promjena brzine ili smjera, nije zakonom nedopuštena, umješač je na ovo odgovorio da pravno gledajući, postoji obveza osiguranika tužitelja da prilagodi način vožnje stanju i uvjetima na cesti, a s obzirom da vozač to nije učinio, da je time počinio prekršaj iz čl. 51. st. 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama i zbog počinjenog prekršaja je platio i kaznu pa umješač smatra da postoji doprinos na strani osiguranika tužitelja.

30. Na ročištu 10.03.2026.g. tužitelj je ostao kod svojih navoda, a na ročištu 10. lipnja 2026.g. tužitelj je naveo da u predmetu i u zapisniku o očevidu uopće nije navedeno kakve su gume bile na prikolici, a tuženik je predao sudsku prasku br. Rev-221/2017, tužitelj i tuženik su ostali kod svojih navoda te je na ovom ročištu glavna rasprava zaključena.

31. Provedeni su dokazi uvidom potvrdu Ministarstva unutarnjih poslova, Policijske uprave primorsko-goranske, Policijske postaje Vrbovsko od 10.05.2018.g. (l. 8-9), u podatke o prometnoj nezgodi - br. štete 1824 0320 0152 (l. 10), u fotografije mjesta prometne nezgode i oštećenja vozila, te ugovora o radu (l. 12-29, 239-307), u Zapisnik o ispitivanju prisutnosti alkohola, opojnih droga ili lijekova u organizmu Ministarstva unutarnjih poslova Policijske uprave primorsko goranske, Policijske postaje Vrbovsko od 20.03.2018.g. (l. 31, 229), u presudu Općinskog suda u Karlovcu br. Pp P-70/2019 od 13.02.2019.g. (l. 32-34, 189-190), u policu kasko osiguranja motornih vozila br. 831280757 za razdoblje od 10.05.2017.g. do 10.05.2018.g. i potpisanu (prihvaćenu) ponudu za kasko osiguranje motornih vozila br. 831280757 za razdoblje od 10.05.2017.g. do 10.05.2018.g. (l. 35-36), u račun tužitelja br. 24170122021 od 11.05.2017.g. s izvatkom po transakcijskom računu KREDITNE BANKE ZAGREB d.d. br. 120/2017 od 24.05.2017.g. o plaćanju iznosa od 1.255,13 kn, zatim br. 143/2017 od 21.06.2017.g. o plaćanju iznosa od 1.255,13 kn, te br. 162/2017 od 14.07.2017.g. o plaćanju iznosa od 1.255,14 kn (l. 37-40), u policu kasko osiguranja motornih vozila br. 831272198 za razdoblje od 18.04.2017.g. do 18.04.2018.g. i u potpisanu (prihvaćenu) ponudu za kasko osiguranje motornih vozila br. 0831272198 za razdoblje od 18.04.2017.g. do 18.04.2018.g. (l. 41-42), u račun EUROHERC osiguranja d.d. br. 24170121619 od 18.04.2017.g. s izvatkom po transakcijskom računu KREDITNE BANKE ZAGREB d.d. br. 104/2017 od 05.05.2017.g. o plaćanju iznosa od 422,36 kn, zatim br. 130/2017 od 05.06.2017.g. o plaćanju iznosa od 422,36 kn, te br. 148/2017 od 28.06.2017.g. o plaćanju iznosa od 422,36 kn (l. 43-46), u Uvjete za kasko osiguranje motornih vozila EUROHERC osiguranja d.d. (l. 47-60), u prijavu i zahtjev za naknadu štete iz osiguranja automobilske kaska br. 182403200151 s podacima o prometnoj nezgodi od 22.03.2018.g. (l. 61-65), u prijavu i zahtjev za naknadu štete iz osiguranja automobilske kaska br. 182403200152 s podacima o prometnoj nezgodi od 22.03.2018.g. (l. 66-70), u izvid štete EUROHERC osiguranja d.d. br. 182403200151/1 od 24.03.2018.g. s fotografijama oštećenja na teretnom vozilu reg. oznake KA 488 HI (l. 71-76), u izvid štete EUROHERC osiguranja d.d. br. 182403200152/1 od 24.03.2018.g. na priklučnom vozilu reg. oznake KA 288 HM, te u dopunski izvid štete EUROHERC osiguranja d.d. br. 182403200152/3 od 04.05.2018.g. na priklučnom vozilu reg. oznake KA 288 HM s fotografijama oštećenja na priklučnom vozilu reg. oznake KA 288 HM (l. 77-85), u prometnu dozvolu za priklučno vozilo reg. oznake KA 488 HI (l. 86-87), u prometnu dozvolu za vozilo reg. oznake KA 288 HM (l. 88-89), u obračun visine štete – kasko popravak vozila – kalkulaciju/račun za br. štete 182403200151 (l. 90-91), u obračun visine štete – kasko popravak vozila – kalkulaciju/račun za br. štete 182403200152 (l. 92-93), u račun TGM-LOGISTIKA d.o.o. Donji Stupnik, Stupničke Šipkovine 23 br. 429/01/1 od 31.10.2018.g. (l. 94), u račun Leo Möslin GmbH br. L45786 od 04.06.2018.g. (l. 95), u međunarodni tovarni list Leo Möslin GmbH br. 1237687 od 07.06.2018.g. (l. 96), u račune – otpremnice FEROS d.o.o. Zagreb br. 4758/40/01 od 16.06.2018.g. i br. 613/40/01 od 21.01.2019.g. (l. 97-98), u račun – otpremnicu SKUBA HRVATSKA d.o.o. Gornji Stupnik br. 2029-005-512 od 19.06.2018.g. (l. 99-100), u račune - otpremnice RECA d.o.o. Varaždin: br. 13503-1-1 od 21.06.2018.g., br. 13504-1-1 od 21.06.2018.g. i br. 27127-1-1 od 19.12.2018.g. (l. 101-103), u račune INTER CARS d.o.o. Zagreb: br. HR021831758 od 15.11.2018.g., br. HR021901139 od 15.01.2019.g. i br.

HR021901311 od 16.01.2019.g. (l. 104-108), u račun Borisa Kajfeša vl. AUTOELEKTRO OBRTA br. 131-1-2 od 21.01.2019.g. (l. 109), u račun Miroslava Zoretića vl. LIMONT limarsko, bravarski i autolimarski obrt br. 05/P01/1 od 18.01.2019.g. (l. 110), u Sporazum o izvansudskoj nagodbi sklopljen 04.12.2018.g. između tužitelja i DINELA LOGISTIKE d.o.o. (l. 111), u potvrdu AGRAM BANKE d.d. od 28.12.2018.g. o izvršenom plaćanju iznosa od 28.105,67 kn (l. 112), u izjavu o prijeboju (kompenzaciji) od 28.12.2018.g. (l. 113), u potvrdu AGRAM BANKE d.d. od 28.12.2018.g. o izvršenom plaćanju (kompenzacija) iznosa od 5.394,33 kn (l. 114), u Sporazum o izvansudskoj nagodbi od 20.03.2019.g. sklopljen između tužitelja i DINELA LOGISTIKA d.o.o. (l. 115), u potvrdu AGRAM BANKE d.d. od 27.03.2019.g. o izvršenom plaćanju iznosa od 41.372,00 kn (l. 116), u putne radne listove Hrvatskih autocesta d.o.o.: br. 501/A6DE/1496/2018 od 19./20.03.2018.g. (l. 127-129), te br. 501/A6/DE/1493/2018 od 19./20.03.2018.g. s tahografskim listom (l. 130-131), u putni radni list Hrvatskih autocesta d.o.o. br. 501/A6DE/1495/2018 od 19./20.03.2018.g. s tahografskim listom (l. 132-134), u dnevnik rada Hrvatskih autocesta d.o.o. od 19./20.03.2018.g. (l. 135, 317, 331-332), u dnevnik rada referenta - operatera za nadzor i upravljanje prometom Hrvatskih autocesta d.o.o. od 19./20.03.2018.g. (l. 136-137), u ophodarski dnevnik Hrvatskih autocesta d.o.o. od 19./20.03.2018.g. (l. 138), u Izvještaj – vrijednost meteo senzora – lokacija COKP Delnice, meteorološke stanice Kamačnik od 20.03.2018.g. – temperatura zraka (l. 139-140 i 150-151), u Izvještaj – vrijednost meteo senzora – lokacija COKP Delnice, meteorološke stanice Kamačnik od 20.03.2018.g. – postotak soli u otopini na kolniku (l. 141), u Izvještaj – vrijednost meteo senzora – lokacija COKP Delnice, meteorološke stanice Kamačnik od 20.03.2018.g. – Opasnost od poledice (l. 142), u Izvještaj – vrijednost meteo senzora – lokacija COKP Delnice, meteorološke stanice Kamačnik od 20.03.2018.g. – temperatura kolnika (l. 143), u izvještaj – postavljanje slika - lokacija COKP Delnice za razdoblje od 19.03.2018.g. do 20.03.2018.g. (l. 144-146), u Izvještaj o putovanjima i vožnjama za ophodarsko vozilo Hrvatskih autocesta d.o.o. reg. oznake ZG 1964 DK MERCEDES ACTROS 3344 za razdoblje od 19.03.2018.g., od 19,00 sati do 20.03.2018.g., do 7,00 sati (l. 147-148), u izvještaj o putovanjima i vožnjama za ophodarsko vozilo Hrvatskih autocesta d.o.o. reg. oznake ZG 4896 BH MERCEDES ACTROS 3341 za razdoblje od 19.03.2018.g., od 19,00 sati do 20.03.2018.g., do 7,00 sati (l. 149), u Zapisnik Hrvatskih autocesta d.o.o. o prometnoj nesreći br. 24/2018 od 20.03.2018.g. (l. 152-154), u očitovanje ophodara Branimira Franciškovića Samostalnom odjelu za unutarnju kontrolu vezano uz prometnu nezgodu na 20+400 km, 20.03.2018.g. - od 19.04.2018.g. (l. 155), u Izvještaj Samostalnog odjela za unutarnju kontrolu o provedenoj kontroli prometne nezgode od dana 20.03.2018.g. na autocesti A 6 u km 20+400 L koja je u nadležnosti TJO Delnice, Hrvatskih autocesta d.o.o. od 24.04.2018.g. (l. 156-158), u prijavu štete od odgovornosti (izjava osiguranika) br. 70 IMOD 840 2019 CROATIA osiguranju d.d. od 11.03.2019.g. (l. 159-160), u presudu Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske br. PŽ-5354/2016 od 25.11.2019.g. (l. 161-164), u presudu i rješenje Općinskog građanskog suda u Zagrebu br. PN-3895/2014 od 30.04.2024.g. s potvrdom pravomoćnosti (l. 169-184), u presudu Prekršajnog suda u Karlovcu br. Pp P-976/18 od 24.07.2018.g. (l. 185-188), u zahtjev tužitelja za dostavu meteoroloških podataka i informacija upućen Državnom hidrometeorološkom zavodu od 30.12.2024.g. s e-mail porukom – potvrdom primitka (l. 198-199), u meteorološke i/ili hidrološke podatke / produkte Državnog hidrometeorološkog zavoda od 15.01.2025.g. (l. 202-210), u fotoelaborat prometne nezgode na CD mediju (l. 213), u presliku spisa Ministarstva unutarnjih poslova, Policijske uprave primorsko-goranske, Policijske postaje Vrbovsko br. 511-09-33/5-40-21/2018 (l. 222-232): Zapisnik o očevidu od 31.03.2018.g. - l. 222-227, izvješće o počinjenim prekršajima od 20.03.2018.g. - l. 228, Zapisnik o ispitivanju prisutnosti

alkohola, opojnih droga ili lijekova u organizmu od 20.03.2018.g. - l. 229, situacijski plan mjesta događaja prometne nezgode od 20.03.2018.g. - l. 231, fotografije na CD mediju - l. 232, zatim je izvršen uvid u fotografije mjesta prometne nezgode i oštećenja vozila, te ugovora o radu (l. 239-307), u situacijski plan prometne nezgode od 20.03.2018.g. (l. 315-316), u dnevnik rada Hrvatskih autocesta d.o.o. od 19./20.03.2018.g. (l. 317), u policu CROATIA osiguranja d.d. br. 078700015756 za razdoblje od 01.09.2016.g. do 01.09.2018.g. (l. 325), u dnevnik rada Hrvatskih autocesta d.o.o. od 19./20.03.2018.g. – original (l. 331-332), u presudu Vrhovnog suda Republike Hrvatske: br. Rev-x-1107/2014 od 22.04.2015.g. (l. 364-366) i br. Rev-221/2017 od 04.12.2019.g. (l. 386-388).

32. Saslušani su svjedoci: Miro Benić na ročištu 25.02.2025.g., Davorin Dujmović i Zdravko Domitrović na ročištu 26.03.2025.g., te Branimir Francisković i Tomislav Požarić na ročištu 16.04.2025.g.

33. Izvršen je uvid u spise Općinskog suda u Karlovcu (ranije Prekršajni sud u Karlovcu) br. Pp P-70/2019 i br. Pp P-976/2018 na ročištu 25.02.2025.g.

34. Provedeno je prometno – tehničko vještačenje po stalnom sudskom vještaku za cestovni promet i procjenu motornih vozila, dipl. ing. Berislavu Šimunoviću, izvršen je uvid u nalaz i mišljenje vještaka od 23.06.2025.g. (l. 343-349), te je stalni sudski vještak dipl. ing. Berislav Šimunović saslušan na ročištu 26.09.2025.g., te na ročištu 10.06.2026.g.

35. Svi provedeni dokazi ocijenjeni su u smislu čl. 8 ZPP-a svaki posebno i u svojoj međusobnoj vezi.

36. Tužbeni zahtjev tužitelja je osnovan.

37. Tužitelj u ovom predmetu potražuje naknadu iznosa od 74.872,00 kn (sada 9.937,22 EUR) kao regresno potraživanje s obzirom da je ovaj iznos isplatio svom osiguraniku na ime imovinske štete nastale 20.03.2018.g. u prometnoj nezgodi (iz ugovora o osiguranju), i to:

1. 33.500,00 kn (sada 4.446,21 EUR): 6.000,00 kn (sada 796,34 EUR) na ime troškova prijevoza vozila, te 27.500,00 kn (sada 3.649,88 EUR) na ime naknade štete na teretnom vozilu reg. oznake KA 488 HI (28.12.2018.g.), te

2. 41.372,00 kn (sada 5.491,01 EUR): 6.000,00 kn (sada 796,34 EUR) na ime troškova prijevoza vozila, te 35.372,00 kn (sada 4.694,67 EUR) na ime naknade štete na priključnom vozilu reg. oznake KA 288 HM (27.03.2019.g.).

38. Nije sporan nastanak predmetne prometne nezgode 20.03.2018.g. oko 00,30 sati i sudjelovanje u istoj osiguranika tužitelja, te nije sporna činjenica isplate naknade od strane tužitelja njegovom osiguraniku.

39. Sporan je osnov potraživanja jer tuženik spori svoju odgovornost, ističe prigovor isključive odgovornosti osiguranika tužitelja, zatim spori uzročno – posljedičnu vezu između postupanja tuženika i štetnog događaja, tj. spori postojanje bilo kakve radnje ili propusta na strani tuženika koje bi se moglo dovesti u uzročno - posljedičnu vezu sa štetnim događajem, a umješač na strani tuženika ističe prigovor podijeljene odgovornosti, tj. doprinos osiguranika tužitelja.

40. Saslušan kao svjedok, Miro Benić, vozač teretnog vozila marke Mercedes, reg. oznake KA 488 HI i priključnog vozila marke Moeslein, reg. oznake KA 288 HM u svom iskazu na ročištu 25.02.2025.g. navodi da se sjeća da je jedno 2 tjedna prije te nesreće, bilo snježno nevrijeme i da zna da nisu vozili tegljači i kamioni s prikolicama prema Rijeci, a da je dan prije štetnog događaja dobio informaciju da je autocesta otvorena u tijeku dana za promet, da su u firmi imali već natovarene tegljače i kamione, te su samo čekali da se otvori autocesta kako bi mogli izvršiti prijevoz pa je tako i on tog dana krenuo na put kamionom s prikolicom, bilo je sunčano vrijeme, otišao je u Rijeku, istovarilo robu za DM i navečer je krenuo na povratak u Karlovac, naveo je da je snijega bilo jako puno s obje strane autoceste, a sama autocesta je bila potpuno

čista, kada se vraćao, gledao je displaye na samom autoputu na kojima je pisalo ograničenje 80 km/h, te se i on kretao 80 km/h, tj. uglavnom u okvirima ograničenja koja su se pojavljivala na displayima na autocesti, a kada je prešao Ravnu goru, počeo se spuštati prema Vrbovskom gdje je nagib ceste (ne zna koliko), bile su 3 trake i misli da je on otišao u krajnju desnu traku, misli da na tom dijelu ceste nema zaustavne trake i da su tamo samo ugibališta, te kada se počeo spuštati, zbog tog nagiba, misli da je prikolica uhvatila led, te je prikolica udarila bočno u kamion, tj. počela je pretjecati kamion i udarila je u kamion pa se uslijed tog udarca on okrenuo kamionom za 180° i uspio se zaustaviti tako da je prednji dio kamiona bio okrenut prema Rijeci, te je ostao stajati preko kamionske trake, tj. krajnje desne i srednje trake i odmah je nazvao 112, a oni su dalje obavijestili policiju i Hrvatske autoceste d.o.o. koji su ubrzo došli.

41. Svjedok Miro Benić je također naveo da je cesta bila tako zaleđena da kada su došli policajci i ophodar Hrvatskih autocesta, oni nisu mogli stajati na cesti, te je ophodar zbog leda na cesti i pao, a nije siguran je li pao i policajac ili se uspio zadržati da ne padne, da je čovjek, glavni od Hrvatskih autocesta, zvao mobitelom svog vozača i da ga je pitao je li posipao cestu, tj. tu dionicu ceste gdje je njega udarila prikolica, čuo je da je taj vozač rekao da se vratio u bazu prazan i da je sve isipano, potpisao je Zapisnik o očevidu u kojem je bilo navedeno da je led na cesti na ove dvije trake gdje je njega okrenuo udarac prikolice u kamion, te je krajnja lijeva traka, gledajući u pravcu Karlovca bila „suha kao barut“, a zaleđene su bile ove dvije trake koje su bile bliže snijegu, dok krajnja lijeva traka ima nagib prema ove dvije trake, tako da je ona bila suha, u trenutku udara prikolice u kamion, ispred njega nije bilo automobila, ali je iza njega bio jedan tegljač koji se na vrhu zaustavio jer je očito vidio da se njegova prikolica počela zanašati, imao je zimske gume, ne zna je li izuzet tahograf, bio je testiran na alkohol i drugo, te je rezultat bio 0 promila.

42. Isto tako, svjedok Miro Benić je naveo da sigurno 10 ili 15 godina prije ovog događaja nije imao nikakav prekršaj, da je bio u šoku i da je policiji potpisao nešto za kaznu, ne zna točno što je potpisao (gazda se poslije ljutio i pitao zašto je to potpisao), smatra da je vozio po ograničenjima ako je na displayu pisalo 80 km/h ograničenje, a bilo je, toga se sjeća, naveo je da njegov kamion ide najviše do 88 ili 89 km/h i to mu je mehaničko ograničenje, a iznad toga je blokada i ne može voziti, sigurno nije vozio više od 80 km/h, profesionalni vozač je više od 30 godina (policija je prilikom očevida poslikala kamion i njegovo stanje, te u vezi ovog slučaja nije bio na sudu).

43. U pogledu samih vremenskih prilika, naveo je da je taj dan bio sunčan dopodne i popodne, no kako se počela spuštati noć, tako je jako zahladilo i počela je padati kišica koja se onda pretvorila u led, ta ledena kiša počela je padati duže vrijeme prije samog udara prikolice u kamion koji se dogodio negdje iza ponoći, a kada je izašao van, na licu mjesta se i njemu sklizalo, i to jako.

44. Svjedok Davorin Dujmović na ročištu 26. ožujka 2025.g. navodi da je predmetne zgrade bila noć, te je s kolegom Zdravkom Domitrovićem izašao na očevid, ne zna kada su dobili poziv, ali zna da su u 01,00 sat izašli na mjesto događaja, time da su policajci, policijska ophodnja – osiguravali mjesto događaja (Daniel Špehar i Edi Bertović), bio je ophodar Hrvatskih autocesta iz baze Delnice, Branimir Francišković i vatrogasci Hrvatskih autocesta iz baze Ravna Gora, a kada je došao na mjesto događaja, bile su zatvorene desna i srednja prometna traka i kada je izašao van iz automobila, skoro je pao jer je bilo jako sklisko, a i kolege koje su već bile vani, upozorile su ga da pazi kako hoda jer je sve bilo zaleđeno, on je radio skicu i mjerio i fotografirao, sačinio je i potpisao zapisnik o očevidu od 31.03.2018.g. na l. 222 do 227, a očevidu je bio prisutan i kolega Zdravko Domitrović koji je uzimao podatke od vozača vozila, te je prilikom očevida utvrdio da su dvije trake, desna i srednja – zaleđene dok lijeva traka nije bila zaleđena, kada je razgovarao s ophodarom Branimirom Franciškovićem, on je rekao da su oni sipali tu cestu, zatim svjedok navodi da su tražili

od ophodara dnevnik rada kako bi se utvrdilo kada su sipali, ophodar je izjavio da su Hrvatske autoceste izvodile neke radove na tom dijelu autoceste, tj. da su mijenjali sloj asfalta od tunela Čardak prema Vrbovskom, i to baš tu desnu traku i srednju traku i da su oni sipali autocestu, tj. i ovaj dio autoceste, no da ne zna iz kojeg razloga sol ne djeluje, te mu je ophodar rekao da mora da su izvođači nešto "zeznuli" s tim asfaltom jer je lijeva traka bila u redu, tj. nije bila zaleđena dok su ove dvije, desna i srednja - bile zaleđene, te je on smatrao (ophodar) da je u tome problem i da su zbog toga ove dvije trake bile zaleđene.

45. Isto tako, svjedok Dujmović je naveo da je kamion prilikom zanošenja tri puta udario u snijeg s njegove desne strane jer se prilikom udarca u snijeg, vozilo odbilo pa ponovno udarilo, naveo je da je uz vozačevu desnu stranu, ali izvan autoceste - bio snijeg, i to razgrnuti oko 50 do 70 cm visine, te je vozilo prilikom zanošenja udarilo 3 puta u taj snijeg uz autocestu, navodi da je označio ta mjesta udara na skici brojevima 1, 3 i 4 (kako je pokazao na ročištu, na toj skici lista mjesta), naveo je i da je vozaču Miri Beniću izdano izvješće o počinjenom prekršaju i da mu je dan nalog za plaćanje novčane kazne, tj. uplatnice, zbog neprilagođene brzine kretanja njegovog vozila, također je svjedok Dujmović naveo i da je vozač prilagodio brzinu uvjetima i stanju na cesti, da ne bi došlo do zanošenja, prometni znakovi ograničenja brzine su bili na cesti, pokušao je utvrditi brzinu vozila skidanjem podataka sa tahografa, naveo je da u kompjuteru ima te podatke, no da ih zbog nečega nije uspio otvoriti i donijeti na ročište, ti podaci nisu priloženi u policijski spis jer je vozač platio kaznu i postupak nije išao dalje, a u ispisu tahografa su podaci sa tahografa, aktivnosti i slično, no nema evidentiranih brzina, iz podataka Hrvatskih autocesta je vidio da je na tom mjestu bilo ograničenje 80 km/h, na pitanje tuženika je svjedok naveo da po njemu, uzrok nesreće nije prekoračenje brzine nego brzina neprilagođena uvjetima i stanju na autocesti, kao i da je prije udara u snijeg vozač vozio srednjom prometnom trakom, kako je to svjedok Dujmović i označio na skici (koju predaje, kao i dnevnik rada ophodara Hrvatskih autocesta, pokazao je oznaku "kružić" u kojem je slovo A - što predstavlja vozilo i njegov smjer kretanja neposredno prije nesreće, označeno linijom sa strelicom) i kako je to utvrđeno u razgovoru s vozačem koji je to potvrdio, tj. da se neposredno prije udara u snijeg kretao srednjom prometnom trakom, a vozilo su prilikom dolaska na očevid zatekli na desnoj prometnoj traci i na srednjoj prometnoj traci, te je vozilo zbog zanošenja, bilo okrenuto u suprotnom smjeru, tj. u smjeru Rijeke, kočnice, nisu pregledali jer nemaju nikakva sredstva za pregled kočnica, a u pogledu guma je konstatirano koje gume je imao, tj. zimske na kamionu, a u pogledu prikolice, naveo je da piše samo marka guma.

46. Svjedok Zdravko Domitrović na ročištu 26. ožujka 2025.g. navodi da se sjeća prometne nesreće, da se radilo o autocesti A6 između čvora Vrbovsko i Ravna Gora, na dijelu ceste gdje je ona u padu 6% gledano iz smjera Rijeke u pravcu Zagreba, ta prometna nesreća se dogodila negdje iza pola noći, zna da je bio snijeg sa strane i da je snijeg bio razbacan na samoj cesti od udara vozila, teretnog vozila, tj. skupa vozila i da se nezgoda dogodila na dijelu ceste gdje je bio led, radilo se o kolniku gdje su tri prometne trake, sve za isti smjer, na tom dijelu su vjerojatno u ljeto vršeni radovi jer su dvije prometne trake, krajnja desna i srednja traka renovirane, te je na njima bio novi asfalt, dok lijeva traka nije bila renovirana i na njoj je bio stari asfalt, navodi da je bilo specifično to što su ove dvije trake, krajnja desna i srednja traka - bile zaleđene dok lijeva traka za pretjecanje - nije bila zaleđena, navodi da je to teretno vozilo vjerojatno uslijed neprilagođene brzine uvjetima kakvi su bili tada na kolniku - izgubilo nadzor, te se zanišlo na cesti i tako se zarotiralo, a kada su oni (policija, op.) izašli na očevid, zatekli su predmetno vozilo okrenuto u suprotnom pravcu, tj. prema Rijeci, sjeća se da je od udara tog vozila u snijeg bilo razbacanog snijega po samoj autocesti, a kada su oni izlazili van iz automobila prilikom dolaska na očevid, jedva su

se zadržali na nogama jer je bilo zaleđeno, zapisnik o očevidu na l. 222 do 227 spisa je sačinio kolega Davorin Dujmović jer je on i zadužio predmet, a on (svjedok Domitrović) je svakako bio prisutan očevidu i uzimao je podatke od vozača teretnog vozila i od samog vozila, sjeća se razgovora s ophodarima, te je ophodar, misli da je njegovo prezime Francišković rekao da su oni, tj. Hrvatske autoceste konstantno sipali autocestu, te se sjeća da je rekao da je bila zasićenost tog sipanja od soli, no da izgleda, sol uopće nije djelovala na tom dijelu tj. na tim trakama, na desnoj i srednjoj traci - na kojima je mijenjan asfalt, također je svjedok Domitrović naveo da kada su oni dolazili na očevid, da su Hrvatske autoceste sipale autocestu na tom dijelu, te su sipale cestu i za vrijeme trajanja očevida, misli da je vozač trebao pretpostaviti da je snijeg i ledena kiša jer je bila magla i sipila je kiša, a osim toga, radilo se i o dijelu autoceste gdje je nizbrdica, te je trebao prilagoditi svoju brzinu tim uvjetima na autocesti, a nitko prije njega niti nakon očevida nije imao takvu nezgodu, navodi da nisu bili proglašeni zimski uvjeti vožnje, došli su na očevid negdje pola sata do sat vremena od kada su zaprimili poziv, a sama policijska ophodnja je došla ranije kako bi osiguravala mjesto nezgode, na pitanje tužitelja je naveo da je prije mirovine bio policajac 30 godina, završio je srednju školu, željezničko – tehnički smjer, a nakon toga policijski tečaj za teške prometne nesreće, te je nakon toga još educiran za vršenje očevida teških prometnih nesreća, na pitanje tužitelja je li educiran za način i vrste sipina koje HAC koristi i kako i na koji način djeluju na određene podloge, naveo je da nije, te da je samo prenio ono što mu je rekao ophodnar jer je na dijelu, i to na desnoj i na srednjoj prometnoj traci bio mijenjan asfalt pa je ophodar izrazio sumnju da je upravo to bio razlog što ta sipina, tj. sol na tom dijelu gdje je mijenjan asfalt – nije djelovala, a na lijevoj traci je bio stari asfalt gdje je sol djelovala i ta lijeva traka nije bila zaleđena.

47. Također je svjedok Zdravko Domitrović na pitanje tužitelja, na koji se način osim zaustavljanja, može izbjeći nesreća po ovakvoj poledici uz nagib, odgovorio da se vožnja treba prilagoditi uvjetima na cesti i da za to postoje zimske gume i prilagođena brzina, a kada su došli na očevid, bila je sitna kišica, bilo je snijega sa strane autoceste, te se vožnja trebala prilagoditi tim uvjetima vožnje u Gorskom kotaru gdje oni često voze po zaleđenoj cesti i ukoliko se vožnja prilagodi uvjetima na samoj cesti, ništa se ne događa, navodi i da na samoj autocesti postoji znak pada tj. dijagonalni pad ceste 6%, a vjerojatno postoji i svjetleća signalizacija, te navodi da bi to trebalo stajati u zapisniku o očevidu (na pitanje tužitelja misli li samo na autocestu ili i na lokalne ceste, kada navodi da često voze u Gorskom kotaru po zaleđenim cestama, navodi da se u Gorskom kotaru dogodi da je na svim cestama led, pogotovo kada pada ledena kiša), naveo je također da se u zadnje vrijeme klima promijenila pa postoje oscilacije, a ranije se znalo kada je zima i bili su minusi, no sada se zna dogoditi i veća razlika u temperaturi u jednom danu.

48. Saslušan kao svjedok, ophodar tuženika, Branimir Francišković na ročištu 16. travnja 2025.g. navodi da je došao u noćnu smjenu koja počinje u 19,00 sati, a kolega iz dnevne smjene mu je prenio da je do 13,00 sati popodne padao slab snijeg, i to na kompletnoj dionici autoceste A6, od čvora Vrbovsko do čvora Vrata, rekao mu je da je cesta tretirana sa solju i kalcijevim kloridom, da je bačeno 130 tona soli, te mu je rekao da s obzirom na tu količinu posipane soli i kalcijevog klorida – ne mora izlaziti van na cestu do 4,00 sata ujutro, no on je napravio redovni obilazak navedene dionice ophodarskim vozilom jer tako postupaju kad dođu u smjenu, te je odlučio da radi toga što je bila minus temperatura, oko –5 ili –6, poslati kamione van da još jedamput posipaju dionicu, te je kolega Požarić krenuo iz tehničke jedinice Delnice, tj. od Vrbovskog do Vrata, a kolega Dražen Poljančić je isto krenuo iz tehničke jedinice Delnice, tj. iz Lučice i išao je na Vrata, nakon toga na Vrbovsko i iz Vrbovskog natrag u Lučicu, zadnji se je vratio kolega Poljančić u Lučice, u 23,40 sati, a nakon toga je on u ponoć i 20 minuta, tj. 00,20 sati izašao ponovo van na dionicu i došao je do tunela

Javorova kosa, te je u 00,33 primio dojavu da je negdje prema Vrbovskom nekakva prometna nezgoda pa je požurio prema Vrbovskom, došao je na to mjesto za 5 minuta i vidio je manji kamion s poluprikolicom koji je bio prepriječen preko sporovozne i vozne trake, te je nekih 50 do 60 cm virio na pretjecajnu tj. brzu traku, bila je magla i on je postavio ophodarsko vozilo i signalnom palicom regulirao promet da se tko ne bi zabio, padalina nije bilo, a snijeg je prestao padati prije nego što je on došao u svoju smjenu u 13,00 sati, navodi da mu je vozač rekao da je išao po brzoj traci, tj. lijevoj, pretjecajnoj traci i da je iza njega došao autobus koji mu je počeo trubiti pa je on smotao u desno svoj kamion i da se onda kamion počeo zanositi, navodi da je kolnik bio jako klizak, da se radilo o blagom desnom zavoju, a da se kamion nije smio kretati po pretjecajnoj traci, a osim toga je naveo da je tamo zabrana kretanja na toj krajnjoj lijevoj traci za teretna vozila (policija je došla vrlo brzo iza njega), u 01,00 sat je počela padati slaba kiša koja se ledila na kolniku, također je naveo da su sporovozna i vozna traka, tj. desna i srednja traka bila pod nekakvim filmom, to nije bio ni led, a nije bilo ni samo mokro, ne može objasniti što se s tim kamionom dogodilo, s obzirom na mokr kolnik i minus temperaturu, dionica je na tom mjestu prije nezgode stavljena pod ograničenje od 80 km/h i klizav kolnik, a posipavanje solju oni unose u dnevnik rada u kojem na l. 317 spisa piše: "Mercedes ZG1964DK", te da se u dnevniku rada navodi odlazak u 21,30 sati, relacija: Lučice – Vrata – Vrbovsko – Lučice 1 x Pos, te se u nastavku navodi vrijeme povratka: 23,40 sati, navodi da je dnevnik rada potpisao on i njegov šef koji potpisuje taj dnevnik rada nakon smjene ili već prema njegovom rasporedu rada, a u pogledu izvještaja o putovanjima i vožnjama za vozilo ZG 1964 DK, tj. za teretni kamion Mercedes Actros, kamion s ralicom i posipačem na l. 47 - svjedok je naveo da prvi put vidi taj dokument i da je to vjerojatno izvučeno iz kompjutera (ne zna iz kojeg medija), ali nije iz dnevnika rada, na prigovor tužitelja je naveo da je nakon prometne nezgode, u 01,00 sat počela padati kiša, a u 00,38 sati kada je on došao, bila je samo magla.

49. Saslušan kao svjedok, vozač stroja koji posipava dionice cesta, tj. tegljača s ralicom i posipačem, Tomislav Požarić, na ročištu 16. travnja 2025.g. navodi da je bio u noćnoj smjeni, naveo je da već otprije imaju pripremljen kamion, tj. da s posipačem natovari sol i kalcij klorid i čeka poziv poslovođe, ophodara da posipa cestu, te je tako krenuo iz baze u Lučicama u 21,40 sati i izvršio posipavanje na dionici Lučice – Vrbovsko – Vrbovsko – Vrata – Lučice, tj. vratio se u Lučice u 23,15 sati, a nakon njega, tj. nakon pola sata je išao na to posipavanje Vrata – Lučice – Vrata i natrag prema Vrbovskom (drugi kolega, op.), te se vraća u Lučice, jedan ide na jednu stranu, drugi na drugu, tako da zatvore pravac s obje strane i tako zapravo "poduplaju" to posipavanje jer uvijek gledaju da isprazne sol kako bi imali prazan posipač zato jer on bolje posipava kada je pun, prije nezgode je on s njegovim posipačem bacio 6 kubika soli, a kasnije je kolega na toj istoj dionici pola sata iza njega posipao, vjeruje, isto toliko soli tj. 6 kubika soli, koliki je kapacitet posipača.

50. Kako je bila sporna odgovornost stranaka, provedeno je prometno - tehničko vještačenje na okolnost dinamike prometne nezgode i visine štete po stalnom sudskom vještaku za promet, vozila i plovila, cestovni promet i procjenu motornih vozila, dipl. ing. Berislavu Šimunoviću koji je u svom nalazu i mišljenju, analizirajući dokumentaciju u spisu (posebno i spis Ministarstva unutarnjih poslova, Policijske uprave primorsko-goranske, Policijske postaje Vrbovsko br. 511-09-33/5-50-21/2018), fotografije mjesta prometne nezgode i oštećenja teretnog i priključnog vozila, te spise Općinskog suda u Karlovcu (ranije Prekršajnog suda u Karlovcu) br. Pp P-70/2019 i br. Pp P-976/2018, kao i iskaze svjedoka – naveo da se prometna nezgoda dogodila 20.03.2018.g. oko 00,30 sati, na kolniku A 6 Vrbovsko, kod 20 km + 300 m u smjeru Zagreba, da su vremenske prilike bile: oblačno i kiša, stanje kolnika: asfalt, dobar,

zaleđen, posut solju, širine 10,30 m, te da je vidljivost bila: noć i neosvijetljeno, vještak je naveo oštećenja: 1. teretnog vozila prema izvidu štete broj 182403200151/1 i prema dostavljenim fotografijama: oštećenja prednjeg lijevog bočnog dijela i zadnjeg desnog bočnog dijela (dijelovi za zamjenu: - branik prednji, srednji dio, - kutni dio branika prednjeg, desni, - reflektor desni, - nosač desnog reflektora, - smjerokaz prednji desni, - PVC kućište stepenice lijeve, - gazište stepenice lijeve, 2 kom, - ukrasna maska prednja – komplet, - PVC kutija ventilacije kabine, - kuka za kačenje prikolice, - stranica tovarnog sanduka - bočna, desna-stražnja, - okvir podnice tovarnog sanduka - desni dio - (ispod stranice), - PVC kutija upravljačkog uređaja rampe, te - limeni nosač kutije upravljačkog uređaja rampe – desni, zatim dijelovi za popravak: - kutni dio branika prednjeg, lijevi – lakše, - PVC usmjerivač zraka lijevi – lakše, - PVC usmjerivač zraka desni – lakše, te dijelovi za kontrolu: - upravljački uređaj rampe), zatim je vještak naveo 2. oštećenja priključnog vozila - prema osnovnom izvidu štete i dopunskom izvidu štete broj 182403200152, te prema dostavljenim fotografijama: prednjeg desnog i stražnjeg desnog dijela (dijelovi za zamjenu: - ruda prikolice, - stražnje svjetlo desno – komplet, - stup prikolice-prednji desni, - natezač cerade - prednji, desni, - prednji dio rude prikolice (vučni dio), - kablovi električne i zračne instalacije, - AL letvice desne stranice-poprečne, 2 kom, te dijelovi za popravak: - branik stražnji – lakše, - ležište rude prikolice).

51. U pogledu brzine kretanja skupa vozila, vještak je naveo da nije moguće utvrditi mjesto početka destabilizacije skupa vozila pa time niti izračunati njegovu brzinu kretanja na početku destabilizacije jer policija prilikom očevida na kolniku nije pronašla tragove kotača skupa vozila osiguranika tužitelja (teretno + prikolica) i zato jer iz spisa nije moguće utvrditi kolika je prema tahografu bila brzina kretanja skupa vozila.

52. U pogledu dinamike nezgode vještak je naveo da iz podataka dostupnih iz spisa proizlazi da se skup vozila osiguranika tužitelja kretao južnim kolnikom autoceste A 6, iz smjera Ravne Gore (zapada) u smjeru Vrbovskog (istoka), da se na mjestu štetnog događaja kolnik sastoji od tri prometne trake, desne (za spora vozila), srednje i lijeve (pretjecajne).

53. U pogledu uzroka izlijetanja skupa vozila, vještak je naveo da iz dokumentacije dostupne iz spisa proizlazi da su na dijelu kolnika na kojem je došlo do gubitka nadzora vozača nad skupom vozila, bile zaleđene (klizave) i posute solju, trake: desna (za sporija vozila) i srednja prometna traka kolnika, a lijeva prometna traka (pretjecajna) nije bila zaleđena, te da iz skice policije i iskaza vozača skupa vozila proizlazi da se neposredno prije štetnog događaja skup vozila kretao srednjom prometnom trakom južnog kolnika, a nailazak skupa vozila na zaleđeni dio kolnika, uz minimalno poduzimanje radnje promjene brzine i/ili smjera od strane vozača, da je moglo dovesti do gubitka kontrole vozača nad skupom vozila, što je za posljedicu imalo zanašanje i izlijetanje skupa vozila izvan kolnika.

54. Također je vještak naveo da činjenica da je najprije došlo do zanošenja prikolice i njenog "dostizanja" i udara u teretno vozilo (prema iskazu vozača skupa vozila), ukazuje da je vozač prilikom kretanja niz nagib od 6 % najvjerojatnije malo zakočio (prikočio) radi usporavanja kretanja na nizbrdici, a tom prilikom je moglo doći do blokiranja kotača prikolice (minimalni koeficijent trenja) - što je dovelo do bočnog zanošenja prikolice i "guranja" teretnog vozila uz gubitak kontrole vozača nad skupom vozila i posljedičnog izlijetanja skupa vozila s desne strane.

55. Stoga je vještak zaključio: da kolnik nije bio zaleđen, prilikom prikočivanja ne bi došlo do blokiranja kotača prikolice i njegove destabilizacije, te bi skup vozila sigurno prošao kolnikom i do ovog štetnog događaja ne bi došlo pa je stanje kolnika (zaleđen), uz (minimalnu) reakciju vozača vozila skupa vozila (promjena brzine i/ili smjera vozila) - uzrok ovog štetnog događaja.

56. Vještak je dao zaključno mišljenje:

1. U ovom štetnom događaju, u blagom desnom zavoju koji je bio u uzdužnom padu od 6 %, vozač je izgubio nadzor nad skupom vozila osiguranika tužitelja, te je tom prilikom, prikolica u zanošenju "dostigla" teretno vozilo i prednjim desnim dijelom udarila u stražnji desni bočni dio teretnog vozila, te je skup vozila u zanošenju izletio izvan kolnika s desne strane u nakupinu smrznutog snijega, a teretno vozilo je prilikom ove destabilizacije tri puta udarilo u nakupinu snijega izvan kolnika s desne strane, te se do zaustavnog položaja zarotiralo za oko 180°, zaustavivši se prepriječeno s prikolicom preko desne i srednje prometne trake južnog kolnika autoceste.

2. da za izračun brzine kretanja skupa vozila osiguranika tužitelja neposredno prije i u trenutku štetnog događaja nema elemenata,

3. na dijelu kolnika na kojem je došlo do gubitka nadzora vozača nad skupom vozila, desna (za sporija vozila) i srednja prometna traka kolnika su bile zaleđene (klizave) i posute solju, dok lijeva prometna traka (pretjecajna) nije bila zaleđena,

4. iz spisa proizlazi da se neposredno prije štetnog događaja skup vozila kretao srednjom prometnom trakom južnog kolnika,

5. nailazak skupa vozila na zaleđeni dio kolnika, i uz minimalno poduzimanje radnje promjene brzine i/ili smjera od strane vozača, moglo je dovesti do gubitka kontrole nad skupom vozila, što je za posljedicu imalo zanašanje i izlijetanje skupa vozila izvan kolnika,

6. da kolnik nije bio zaleđen, prilikom promjene brzine i/ili smjera skupa vozila ne bi došlo do njegove destabilizacije i skup vozila bi sigurno prošao kolnikom i do ovog štetnog događaja ne bi došlo,

7. stoga je stanje kolnika (zaleđen), uz minimalnu reakciju vozača vozila skupa vozila (promjena brzine i/ili smjera) - uzrok ovog štetnog događaja.

8. na dijelu kolnika na kojem je došlo do predmetnog štetnog događaja, brzina kretanja vozilima je bila ograničena svjetlosno promjenjivim znakom (SPZ) na 80 km/h.

57. U pogledu visine štete, vještak je naveo da je prema izvidu štete broj 182403200151/1 kojeg je 24.03.2018.g. izradio procjenitelj tužitelja, na teretnom vozilu osiguranika tužitelja nastala djelomična šteta, te su izvidom utvrđeni dijelovi teretnog vozila koje je potrebno zamijeniti, dijelovi teretnog vozila koje je potrebno popraviti i kontrolirati, kao i vrsta radova s potrebnim brojem sati rada djelatnika autostruke (limara: 21,0 sat, lakirera: 12,0 sati, električara: 2,0 sata tj. ukupno 35,0 sati) koji su potrebni da bi se teretno vozilo osiguranika tužitelja dovelo u tehnički ispravno stanje, naveo je da se na l. 90 i 91 spisa nalazi kalkulacija popravka teretnog vozila osiguranika tužitelja od 28.03.2018.g. koja je detaljno specificirana i u cijelosti je u skladu s izvidom štete, te je šteta realno obračunata, a prema ovoj kalkulaciji, na teretnom vozilu osiguranika tužitelja nastala je šteta u iznosu od 32.617,00 kn (bez PDV-a), tj. 4.329,02 EUR, zatim da je prema osnovnom i dopunskom izvidu štete broj 182403200152, kojeg je 24.03.2018.g. izradio procjenitelj tužitelja, na prikolici osiguranika tužitelja nastala djelomična šteta, te su izvidima utvrđeni dijelovi prikolice osiguranika tužitelja koje je potrebno zamijeniti, dijelovi prikolice koje je potrebno popraviti i vrsta radova s potrebnim brojem sati rada djelatnika autostruke (limara: 24,0 sata, lakirera: 2,0 sata, električara: 5,5 sati tj. ukupno 31,5 sati) koji su potrebni da bi se prikolica osiguranika tužitelja dovela u tehnički ispravno stanje, naveo je da se na l. 95 do 110 spisa nalaze računi nabavke dijelova, kao i računi radova na popravku prikolice i da prema navedenim računima, visina štete na prikolici osiguranika tužitelja iznosi 39.625,96 kn (bez PDV-a), tj. 5.259,27 EUR, te vještak daje zaključno mišljenje da je u ovom štetnom događaju, na skupu vozila osiguranika tužitelja nastala djelomična šteta, pri tome, šteta na teretnom vozilu iznosi 4.329,02 EUR, a na prikolici 5.259,27 EUR.

58. Ovaj svoj nalaz i mišljenje je vještak ponovio usmeno na ročištu 26.09.2025.g., te je naveo da je osim stanja kolnika, minimalna reakcija vozača skupa vozila (promjena brzine i/ili smjera vozila) uzrokovala predmetni štetni događaj (u odnosu na podnesak tuženika od 01.08.2025.g.), dok je na pitanje umješača u pogledu tehničke ispravnosti skupa vozila i u pogledu adekvatnosti guma, tj. jesu li na vozilima bile zimske gume, vještak odgovorio da po štetnom događaju, skup vozila nije išao na naknadni tehnički pregled kako bi se utvrdila njegova tehnička ispravnost, te da je s obzirom da se vozilo nalazilo u prometu, pretpostavka da je na temelju redovnog tehničkog pregleda, vozilo bilo tehnički ispravno u trenutku štetnog događaja, a što se tiče guma, naveo je da prema zapisniku o očevidu proizlazi da je teretno (vučno) vozilo imalo prednje i zadnje zimske gume, no da nije navedena dimenzija, tj. dubina utora guma, a na prikolici su bile gume marke Barun, također nepoznate dubine utora, te je naveo (na pitanje tužitelja) da u principu ako dubine utora ne zadovoljavaju, da se to posebno navodi u zapisniku o očevidu.

59. Isto tako je vještak naveo da iz spisa proizlazi da se vozač nije uključivao na autocestu neposredno prije štetnog događaja nego se kretao iz smjera Ravne Gore u smjeru Vrbovskog kada je na oko 20 km + 300 m u blagom desnom zavoju koji je bio u uzdužnom padu od 6 % (na pitanje umješača o sigurnoj brzini prilikom uključivanja na autocestu jer je po umješaču, osiguranik tužitelja tako naveo u prijavi štete dok je tužitelj ovo osporio i naveo da nije točno da je osiguranik tužitelja u prijavi štete naveo da bi se uključivao na autocestu, već je naveo da je na autoput ušao na ulazu Delnice i da je do štetnog događaja došlo za vrijeme vožnje na relaciji Ravna Gora – Vrbovsko, a što je točno jer se u prijavi štete na l. 65 i 70 navodi izjava vozača Mire Benića: "...nakon ulaska na autoput u Delnicama, na relaciji Ravna Gora – Vrbovsko došlo je do okretanja cijele kompozicije").

60. Vještak je također na pitanje tuženika, je li osim stanja kolnika, uzrok ovoj nezgodi i nešto drugo, ponovio svoje mišljenje – da je osim stanja kolnika i minimalna reakcija vozača skupa vozila (promjena brzine i/ili smjera vozila) uzrokovala predmetni štetni događaj.

61. Također je vještak usmeno naveo na ročištu 10.06.2026.g., na upit suda, pri kojoj brzini vozila (skupa vozila) osiguranika tužitelja bi osiguranik tužitelja izbjegao prometnu nezgodu u uvjetima kakvi su postojali na autocesti u vrijeme prometne nezgode, tj. u uvjetima zaleđenosti kolnika i u vremenskim prilikama minus temperature i ledene kiše (koja je počela padati ranije) – da brzina nije razlog ove prometne nezgode nego okolnost poduzimanja radnje kočenja i/ili promjene smjera na zaleđenom kolniku, te da je osiguranik tužitelja vozio i nižom brzinom, bitno je to da je došao na zaleđeni dio ceste koja je bila u padu, te je poduzeo radnju kočenja i promjene smjera ili jedno i drugo, dakle da je vozio i nižom brzinom u datim okolnostima, najvjerojatnije bi opet došlo do ovakve prometne nezgode.

62. Isto tako je na upit tuženika je li vozač vozio u skladu s prometnim znakovima: ograničenja brzine od 80 km/h, "opasnost na cesti" i "opasnost nizbrdica 6 %", naveo da s obzirom da se brzina kretanja skupa vozila nije mogla utvrditi, da sami navedeni prometni znakovi bez prometnog znaka "sklizak kolnik" - nisu mogli nagovijestiti vozaču nailazak na zaleđeni dio kolnika, a na upit tuženika smije li vozač prilikom vožnje s obzirom na prometni znak nizbrdice 6 %, poduzeti radnju kočenja, vještak je odgovorio da smije, ali da je znao da je zaleđen kolnik, da bi svaki prosječni vozač znao da ne smije kočiti na tom dijelu, također je na pitanje tuženika, s obzirom da nije utvrđeno kakve su gume bile na prikolici, da li bi došlo do pretjecanja kamiona tom prikolicom i destabilizacije skupa vozila u situaciji da je prikolica imala zimske gume, vještak naveo - da nije isključeno da bi došlo do takve situacije i kada bi prikolica imala zimske gume, ali u svakom slučaju, ukoliko je prikolica imala neadekvatne gume, što znači zimske gume s nedovoljnom dubinom utora ili ljetne gume, tada bi do takvog štetnog događaja došlo svakako lakše ili prije nego da je imala propisane zimske gume.

63. Sud prihvaća nalaz i mišljenje stalnog sudskog vještaka dipl. ing. Berislava Šimunovića jer je isti dan jasno, pregledno, objektivno, na temelju stručnog znanja i pravila struke, na temelju dokumentacije u spisu, spisa Ministarstva unutarnjih poslova, Policijske uprave primorsko-goranske, Policijske postaje Vrbovsko br. 511-09-33/5-50-21/2018 koji je sastavni dio ovog spisa (jer je dostavljen u ovjerenoj preslici uz dopis), fotografija mjesta prometne nezgode i oštećenja teretnog i priključnog vozila, te spisa Općinskog suda u Karlovcu (ranije Prekršajnog suda u Karlovcu) br. Pp P-70/2019 i br. Pp P-976/2018, pri čemu je vještak cijenio i iskaze svjedoka.

64. Prema tome, na temelju nalaza i mišljenja vještaka, te navedene dokumentacije u spisu i priloženih fotografija oštećenja predmetnog skupa vozila osiguranika tužitelja (teretnog i priključnog vozila) - razvidno je da je do ove nezgode došlo, a posljedično tomu i do oštećenja oba vozila osiguranika tužitelja (skupa vozila) - zbog zaleđenosti kolnika jer je vještak dao mišljenje, da kolnik nije bio zaleđen, prilikom promjene brzine i/ili smjera skupa vozila, ne bi došlo do njegove destabilizacije i skup vozila bi sigurno prošao kolnikom pa do ovog štetnog događaja ne bi došlo, te da je stanje kolnika (zaleđen), uz minimalnu reakciju vozača vozila skupa vozila (promjena brzine i/ili smjera) - uzrok ovog štetnog događaja, a brzina da nije razlog ove prometne nezgode nego okolnost poduzimanja radnje kočenja i/ili promjene smjera na zaleđenom kolniku, kao i da je osiguranik tužitelja vozio i nižom brzinom, bitno je da je došao na zaleđeni dio ceste koja je bila u padu, da je poduzeo radnju kočenja i promjene smjera ili jedno i drugo, dakle da je vozio i nižom brzinom u datim okolnostima, najvjerojatnije bi opet došlo do ovakve prometne nezgode, a znakovi ograničenja brzine na 80 km/h, "opasnost na cesti" i "opasnost nizbrdica 6 %" - bez prometnog znaka "sklizak kolnik" - nisu mogli nagovijestiti vozaču nailazak na zaleđeni dio kolnika (s obzirom da se brzina kretanja skupa vozila nije mogla utvrditi), također, da je prikolica imala i zimske gume – da nije isključeno da bi došlo do takve situacije, ali ukoliko je prikolica imala neadekvatne gume, što znači zimske gume s nedovoljnom dubinom utora ili ljetne gume, tada bi do takvog štetnog događaja došlo svakako lakše ili prije nego da je imala propisane zimske gume (sve s obzirom da u zapisniku o očevidu nije navedeno kakve je gume imala prikolica), te je vještak dao mišljenje da je na skupu vozila osiguranika tužitelja nastala djelomična šteta, na teretnom vozilu u iznosu od 4.329,02 EUR, a na prikolici u iznosu od 5.259,27 EUR.

65. Odredbom čl. 16. Zakona o cestama (NN 84/11., 22/13., 54/13., 148/13. i 92/14.) određeno je da javne ceste moraju biti građene, rekonstruirane i održavane sukladno važećim propisima, a odredbom čl. 17. tog Zakona je između ostalog određeno da se javne ceste planiraju, projektiraju, grade, rekonstruiraju i održavaju na način: – da omogućuju sigurno prometovanje svih sudionika u prometu, kao i sukladnost javnih cesta s drugim zahvatima u prostoru i s okolišem kroz koji se protežu, a čl. 81. st. 1. Zakona o cestama je određeno da Hrvatske autoceste, društvo s ograničenom odgovornošću sa sjedištem u Zagrebu, upravlja autocestama, gradi ih, rekonstruira i održava, osim onih autocesta kojima upravlja koncesionar sukladno odredbama ovoga Zakona, odredbom čl. 81. st. 3. je određen predmet poslovanja Hrvatskih autocesta d.o.o., između ostalog, i obavljanje poslova održavanja iz čl. 26. Zakona, autocesta i cestovnih objekata s naplatom cestarine na državnim cestama, kojom odredbom čl. 26. st. 1. je određeno da su poslovi održavanja javnih cesta u smislu Zakona, između ostalih: planiranje održavanja i mjera zaštite javnih cesta i prometa na njima i redovito i izvanredno održavanje javnih cesta te ophodnja.

66. Odredbom čl. 193. st. 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08., 48/10. 74/11., 80/13., 158/13., 92/14., 64/15, 108/17.) određeno je da su zimski uvjeti na cesti, takvi uvjeti kada je kolnik prekriven snijegom ili kada je na kolniku poledica.

67. Iz zapisnika o očevidu od 31.03.2018.g. (l. 222-227) razvidno je da su vremenske prilike bile zimske: oblačno i kiša, zatim kolnik: asfalt, zaleđen i posut solju, te je navedeno: "prometna traka za spora vozila i srednja prometna traka bile su zaleđene od kišice koja je padala iz magle te posute sa solju dok na pretjecajnoj traci nije bilo leda, a s lijeve strane ceste nalazi se razgrnuti snijeg i metalna zaštitna odbojna ograda, a s desne strane ceste nalazi se razgrnuti snijeg...", također su i svjedoci iskazali da je bila poledica, svjedok, vozač Miro Benić je naveo da je ophodar zbog leda na cesti i pao, te nije bio siguran je li pao i policajac ili se uspio zadržati da ne padne, a policajac Davorin Dujmović je naveo da je kada je izašao van iz automobila, skoro pao jer je bilo jako sklisko, a i kolege koje su već bile vani, upozorile su ga da pazi kako hoda jer je sve bilo zaleđeno, također je i svjedok Francišković naveo da je kolnik bio jako klizak, zatim je iz Izvješća meteo senzora Telegra – lokacija COKP Delnice, meteorološke stanice Kamačnik od 20.03.2018.g. – temperatura zraka – razvidno da je temperatura zraka 20.03.2018.g. prije nezgode, od 22,00 sata pa do nezgode i dalje do 01,51 bila -3,6 °C i -3,7 °C (l. 139-140 i 150-151), a prema Izvješću meteo senzora Telegra – lokacija COKP Delnice, meteorološke stanice Kamačnik od 20.03.2018.g. temperatura kolnika je bila -2 °C (l. 143) dok je iz Meteoroloških i/ili hidroloških podatkataka / produkata Državnog meteorološkog zavoda (l. 202-210) razvidno da su dana 20.03.2018.g. bile zimske prilike jer je u ovim podacima navedeno da je vrijeme bilo oblačno, tmurno i hladno sa snijegom, umjerenim do slabim i slabim (20,30) – noć na GMP Ogulin, također i na KP Ravna Gora – gdje je navedeno i da je visina snijega 10 cm, također je ophodar u ophodarskom dnevniku za 19/20.03.2018.g. (l. 135 i 317) naveo da je u vrijeme prometne nezgode bio na snazi 3. stupanj pripravnosti.

68. Odredbom čl. 63. Pravilnika o održavanju i zaštiti javnih cesta (NN 25/98, 162/98) određeno je da se pod održavanjem cesta u zimskim uvjetima, razumijevaju radovi neophodni za održavanje prohodnosti cesta i sigurnog odvijanja prometa, za režim prometa u zimskim uvjetima koji je određen posebnim propisima, a odredbom čl. 68. tog Pravilnika propisano je da se pod radovima održavanja u zimskim uvjetima razumijevaju osobito: pripremni radovi prije nastupanja zimskih uvjeta, organiziranje mjesta pripravnosti i njihovo označavanje, zaštitne mjere protiv stvaranja poledice, snježnih nanosa, zapuha i lavina, čišćenje snijega s kolnika i prometne signalizacije, obilježavanje rubova kolnika, osiguravanje odvodnje s kolnika, uklanjanje vozila s kolnika ceste, postavljanje posebne prometne signalizacije u slučajevima posebnog režima prometa ili zatvaranja dijela ceste, obavješćivanje javnosti o stanju i prohodnosti cesta, a prema čl. 69. Pravilnika, zimska služba djeluje uvođenjem stupnjeva pripravnosti ovisno o očekivanim vremenskim uvjetima i geografsko - klimatskim značajkama područja, te je čl. 13. tog Pravilnika određeno da nadziranje prohodnosti i uporabnosti cesta obavlja ophodarska služba.

69. Prema odredbi čl. 3. st. 1. al. 1. Pravilnika o ophodnji javnih cesta (NN 75/14), ophodnja javnih cesta uspostavlja se i obavlja najmanje: – tri puta dnevno na autocestama i brzim cestama, a prema odredbi čl. 10. učestalost ophodnje ovisna je o vrsti javne ceste, prometnom opterećenju (PGDP) i strukturi prometa i u pravilu, između ostalog se obavlja: – na autocesti i brzoj cesti, svakodnevno od 0:00 do 24:00 sata, a prema čl. 10. st. 2. - u razdoblju nepovoljnih vremenskih prilika i u drugim situacijama koje ugrožavaju javnu cestu ili promet na njoj, potrebno je povećati učestalost ophodnje, te u takvim uvjetima, ophodnju treba obaviti odmah nakon što se osiguraju potrebni uvjeti ili dopuste vremenske prilike ili prestane opasnost zbog koje bi mogla biti ugrožena sigurnost ophodara, zatim je čl. 40. Pravilnika određeno da radi osiguranja redovitog obavješćivanja javnosti o stanju i prohodnosti javne ceste, ophodar treba stalno nadzirati njeno stanje, a svaki izvanredni događaj kao i meteorološke uvjete značajne za sigurnost odvijanja prometa prema potrebi, stalno dojavljivati u mjesto stalnog dežurstva odnosno po završetku ophodnje, te je učestalost dojavljivanja obavijesti o stanju i prohodnosti javne ceste ovisna o vrsti obavijesti,

učestalosti ophodnje i godišnjem dobu, a čl. 41. st. 4. al. 3 Pravilnika regulirane su dojave o meteorološkim uvjetima koje značajno utječu na sigurnost odvijanja prometa - dojava o nastanku »zimskih uvjeta« odnosno ako je kolnik javne ceste prekriven ledom ili snijegom dok prema čl. 44. Pravilnika ophodar mora nakon ophodnje unijeti u ophodarski dnevnik sve informacije o stanju i prohodnosti javne ceste kao i sve događaje uočene na ophodarskoj dionici.

70. U dnevniku rada ophodara Branimira Franciškovića na l. 135 i 317 za smjenu od 19 sati do 7 ujutro dana 19./20.3.2018.g. navode se registarske oznake vozila i vozači pa je tako razvidno da se navodi vozilo reg. oznake ZG 1964 DK i vozač Poljančić D., te vozilo reg. oznake ZG 4896 BH i vozač Požarić T. i da je vozilo reg. oznake ZG 1964 DK imalo polazak u 21,30 na relaciji Lučice – Vrata – Vrbovsko – Lučice, a povratak u 23,40 sati i onda opet polazak u 2,00 sata na relaciji Lučica – Ravna Gora – Vrbovsko – Ravna Gora, te povratak u 6,10 sati dok je vozilo reg. oznake ZG 4896 BH imalo polazak u 21,40 sati na relaciji Lučice – Vrata (Bajer) – Lučice, a povratak u 23,10 sati i onda je opet imalo polazak u 01,15 na relaciji Lučice – Ravna Gora – Vrata – Lučice, a povratak u 6,35 sati, a kao opisi radova za oba vozila se navode: rad kamiona na posipu kolnika.

71. Iz putnog radnog lista Hrvatskih autocesta d.o.o. br. 501/A6DE/1496/2018 od 19./20.03.2018.g. za ophodarsko vozilo reg. oznake ZG 4896 BH je razvidno da je vozilo krenulo 19.03.2018.g. u 21,40 sati iz Lučice, te išlo do Vrbovskog, zatim do Vrata i da se vratilo u Lučicu u 23,10 sati, te je ponovo krenulo iz Lučice u 01,15 sati, zatim išlo do Ravne Gore pa na Vrata, te se vratilo u Lučicu u 06,35 sati (l. 127-128), a iz putnog radnog lista Hrvatskih autocesta d.o.o. br. 501/A6DE/1495/2018 od 19./20.03.2018.g. za ophodarsko vozilo reg. oznake ZG 1964 DK je razvidno da je vozilo krenulo u 21,30 sati iz Lučice, išlo na Vrata, zatim do Vrbovskog i da se vratilo u Lučicu u 23,40 sati (l. 132-133).

72. U Izvještaju o putovanjima i vožnjama za ophodarsko vozilo Hrvatskih autocesta d.o.o. reg. oznake ZG 1964 DK MERCEDES ACTROS 3344 za razdoblje od 19.03.2018.g. od 19,00 sati do 20.03.2018.g. do 7,00 sati (l. 147-148) se navodi da je ovo vozilo krenulo 19.03.2018.g. u 21,36 sati na relaciji naplatna postaja Delnice - Vrata, Fužine – gdje je došlo u 21,53, te je razvidno da je na toj relaciji vršeno posipavanje jer se u rubrici „Sol“ navode količine soli, a dalje od Vrata, Fužine 21,53 sati pa do Jablan, Vrbovsko gdje je došlo u 22,56 sati, te je na ovoj prijedenoj relaciji evidentiran utrošak soli, zatim je vozilo išlo do naplatne postaje Stara Sušica, Ravna Gora, te je dalje evidentiran utrošak soli na relaciji Stara Sušica od 23,00 sata do Tifon Ravna Gora – pod Javorovom kosom gdje je došlo u 23,05 sati i krenulo u 23,14 do naplatne postaje u Delnicama, gdje je došlo u 23,39 sati.

73. U Izvještaju o putovanjima i vožnjama za ophodarsko vozilo Hrvatskih autocesta d.o.o. reg. oznake ZG 4896 BH MERCEDES ACTROS 3341 za razdoblje od 19.03.2018.g. od 19,00 sati do 20.03.2018.g., do 7,00 sati - je razvidno da je ovo vozilo krenulo 19.03.2018.g. u 21,40 sati s naplatne postaje Delnice do Vrata, Fužine gdje je došlo u 22,56, te opet u Delnice u 23,14 sati, dakle, nešto više od sat vremena prije prometne nezgode, no u rubrici „Sol“ je navedeno: „0,0 kg“ pa prema ovom Izvještaju nije razvidno da bi ovim vozilom bilo vršeno posipavanje solju u to vrijeme na ovoj dionici (l. 149).

74. Iz očitovanja ophodara Branimira Franciškovića Samostalnom odjelu za unutarnju kontrolu vezano uz prometnu nezgodu na 20+400 km, 20.03.2018.g. je razvidno da on navodi: „oko 21:20 sam dao nalog vozačima Tomislavu Požariću (kamion ZG 4896 BH) i Draženu Poljančiću (kamion ZG 1964 DK) iako nije bilo nikakvih padalina samo oblačno i rijetka magla da odu još jednom posipati dionicu od 16+800 km do 52+00 km. ZG 1964 DK se zadnji vratio u bazu u 23:40. Nakon obilaska sam se vratio u bazu u 22:50. U 00:20 sam krenuo ponovno na dionicu, došao sam do čvora R. Gora kada sam dobio dojavu operatera o prometnoj nezgodi oko 21 kilometra.“(l. 155).

75. U Izvještaju od 24.04.2018.g. Samostalnog odjela za unutarnju kontrolu o provedenoj kontroli prometne nezgode od dana 20.03.2018.g. na autocesti A 6 u km 20+400 L (l. 156-158) se navodi:

„Vozilo reg. oznake ZG 4896 BH je dana 19.03.2018. god. obavljalo poslove posipavanja kolnika u II smjeni od 21:40 sati do 23:10 sati na dijelu dionice od čvora Delnice do čvora Vrbovsko u oba smjera.

Pregledom aplikacije Mireo Flet (sustav za praćenje kretanja vozila) utvrđeno je da je vozač sa navedenim vozilom posipao stacionažu 20+400 lijevo u 22:39 sati sa 40 grama soli što je maksimalan posip.

Tijekom noći vozilo ZG 1964 DK na istom dijelu dionice poslove posipavanja obavljalo 20.03.2018. god. u vremenskom periodu od 02:15 sati do 06:05 sati, pregledom navedene aplikacije utvrđeno je da od čvora Ravna Gora do čvora Vrbovsko ista dionica do kraja druge smjene posipavana tri puta....

Kontrolom i analizom podataka sa meteorološke stanice MS3 (Kamačnik) koja je udaljena cca kilometar od mjesta prometne nezgode utvrđeno je da je u vremenu od 00:32 do 00:34 sati postotak soli u otopini na kolniku iznosio 92% što čini gotovo maksimalnu količinu zasićenosti...“, a u zaključku tog izvješća se navodi da zbog svih poduzetih aktivnosti u održavanju i posipavanju kolnika cca 2 sata prije prometne nezgode smatra se da u vrijeme prometne nezgode nije moglo doći do zaleđivanja kolnika, na što ukazuju podaci sa meteorološke stanice MS3 (Kamačnik), te postotak soli u otopini na kolniku koji je u vremenu od 00:32 i 00:34 sati iznosio 92%“ (l. 156-158).

76. U Zapisniku Hrvatskih autocesta d.o.o. o prometnoj nesreći br. 24/2018 od 20.03.2018.g. (l. 152-154) je navedeno da je kolnik posipan, no nije navedeno kada je to posipavanje izvršeno, zatim je navedeno da su vremenski uvjeti: magla i noć, evidentirano je da je nastala prometna nezgoda i materijalna šteta, te je u zapisniku navedeno: "Kod prestrojavanja sa pretjecajne na voznu traku došlo do zanošenja vozila te udara u desnu stranu u snježnu ravinu", a u dnevniku rada referenta - operatera za nadzor i upravljanje prometom Hrvatskih autocesta d.o.o. od 19./20.03.2018.g. je navedeno da je u 19,20 sati evidentirana provjera vatrogasaca i da je nakon toga u 0,35 evidentirana dojava HAK i 112 RI o saobraćajnoj nezgodi (l. 136-137) dok se u ophodarskom dnevniku Hrvatskih autocesta d.o.o. od 19./20.03.2018.g. navodi da se radi o III. stupnju pripravnosti („III stupanj pripravnosti“), te je evidentirano da se u 0,33 sati dogodila prometna nezgoda (l. 138).

77. Prema tome, iz dokumentacije tuženika: dnevnika rada ophodara Branimira Franciškovića (l. 135 i 317), Izvještaja o putovanjima i vožnjama za ophodarska vozila reg. oznake ZG 1964 DK (l. 147-148), putnog radnog lista br. 501/A6DE/1495/2018 za ophodarsko vozilo reg. oznake ZG 1964 DK - l. 132-133, dnevnika rada referenta - operatera za nadzor i upravljanje prometom Hrvatskih autocesta d.o.o. od 19./20.03.2018.g. (l. 138), očitovanja ophodara Branimira Franciškovića Samostalnom odjelu za unutarnju kontrolu - l. 155, te Izvještaja Samostalnog odjela za unutarnju kontrolu od 24.04.2018.g. - l. 156-158 – razvidno je da je vršeno posipavanje solju na predmetnoj lokaciji na kojoj se dogodila prometna nezgoda – nešto više od sat vremena prije prometne nezgode s obzirom da se tako navodi u dokumentaciji tuženika (u zaključku Izvješća od 24.04.2018.g. Samostalnog odjela za unutarnju kontrolu na l. 156-158 se navodi "cca 2 sata prije prometne nezgode"), posebno u Izvještaju o putovanjima i vožnjama za ophodarsko vozilo Hrvatskih autocesta d.o.o. reg. oznake ZG 1964 DK MERCEDES ACTROS 3344 za razdoblje od 19.03.2018.g. od 19,00 sati do 20.03.2018.g. do 7,00 sati (l. 147-148) i u putnom radnom listu Hrvatskih autocesta d.o.o. br. 501/A6DE/1495/2018 od 19./20.03.2018.g. za ophodarsko vozilo reg. oznake ZG 1964 DK – koje je i obavljalo posipavanje solju prije nezgode dok prema Izvještaju

o putovanjima i vožnjama za ophodarsko vozilo Hrvatskih autocesta d.o.o. reg. oznake ZG 4896 BH, iako je vozilo krenulo u 21,40 sati s naplatne postaje Delnice do Vrata, Fužine gdje je došlo u 22,56, te opet u Delnice u 23,14 sati – nema evidentirane potrošnje soli jer je u rubrici „Sol“ navedeno: „0,0 kg“ pa kako je navedeno, nije razvidno da bi ovim vozilom bilo vršeno posipavanje solju u to vrijeme, tj. prije nezgode na ovoj dionici (l. 149), iako se u putnom radnom listu br. 501/A6DE/1496/2018 za to vozilo reg. oznake ZG 4896 BH navodi u napomeni pisanoj rukom - da je vršeno posipavanje, a što u svom iskazu navodi i svjedok Tomislav Požarić – da je krenuo iz baze u Lučicama u 21,40 sati i izvršio posipavanje na dionici Lučice – Vrbovsko – Vrbovsko – Vrata – Lučice, tj. vratio se u Lučice u 23,15 sati, a nakon pola sata je išao na to posipavanje Vrata – Lučice – Vrata i natrag prema Vrbovskom drugi kolega, "jedan ide na jednu stranu, drugi na drugu, tako da zatvore pravac s obje strane i tako zapravo "poduplaju" to posipavanje".

78. U Zapisniku o očevidu od 31.03.2018.g. - l. 222-227 se navodi u pogledu stanja kolnika – da je kolnik zaleđen, tj. "zaleđen, posut solju", kao što navodi i stalni sudski vještak dipl. ing. Berislav Šimunović u svom nalazu i mišljenju (na temelju ovog zapisnika) pa je očigledno da je tuženik vršio posipavanje solju ove predmetne dionice 20 km + 30 m A-6 Rijeka-Zagreb, te se mjesto događaja opisuje "u smjeru Zagreba, a čini ga desni zavoj, cesta je u uzdužnom padu od 6 %, prometna traka za spora vozila i srednja prometna traka bile su zaleđene od kišice koja je padala iz magle te posute sa solju dok na pretjecajnoj traci nije bilo leda, s lijeve strane ceste nalazi se razgrnuti snijeg i metalna zaštitna odbojna ograda, a s desne strane ceste nalazi se razgrnuti snijeg i "berma"".

79. Također su i saslušani svjedoci iskazali da su bile zaleđene desna i srednja prometna traka dok krajnja lijeva traka nije bila zaleđena pa tako svjedok Miro Benić navodi da je cesta bila tako zaleđena da kada su došli policajci i ophodar Hrvatskih autocesta, oni nisu mogli stajati na cesti, te je ophodar zbog leda na cesti i pao, a nije siguran je li pao i policajac ili se uspio zadržati da ne padne, potpisao je Zapisnik o očevidu u kojem je bilo navedeno da je led na cesti na ove dvije trake gdje je njega okrenuo udarac prikolice u kamion, te je krajnja lijeva traka, gledajući u pravcu Karlovca bila „suha kao barut“, a zaleđene su bile ove dvije trake koje su bile bliže snijegu, dok krajnja lijeva traka ima nagib prema ove dvije trake, tako da je ona bila suha, također je naveo da je jako zahladilo i da je počela padati kišica koja se onda pretvorila u led, ta ledena kiša počela je padati duže vrijeme prije samog udara prikolice u kamion koji se dogodio negdje iza ponoći, a kada je izašao van, na licu mjesta se i njemu sklizalo, i to jako, zatim je svjedok Davorin Dujmović, policajac koji je obavljao očevid – naveo da kada je došao na mjesto događaja da su bile zatvorene desna i srednja prometna traka i kada je izašao van iz automobila, skoro je pao jer je bilo jako sklisko, a i kolege koje su već bile vani, upozorile su ga da pazi kako hoda jer je sve bilo zaleđeno, te je prilikom očevida utvrdio da su dvije trake, desna i srednja – zaleđene dok lijeva traka nije bila zaleđena, zatim je svjedok Zdravko Domitrović, policajac koji je obavljao očevid naveo da se nezgoda dogodila na dijelu ceste gdje je bio led, krajnja desna i srednja traka su bile zaleđene dok lijeva traka za pretjecanje - nije bila zaleđena, a kada su oni izlazili van iz automobila prilikom dolaska na očevid, jedva su se zadržali na nogama jer je bilo zaleđeno.

80. Sud prihvaća iskaze ovih svjedoka, policajaca Davorina Dujmovića i Zdravka Domitrovića o zaleđenosti kolnika autoceste, i to, krajnje desne i srednje trake autoceste, te svjedoka Mire Benića u dijelu u kojem navodi da je kolnik bio sklizak jer svjedoci suglasno iskazuju o ovoj činjenici, te su ovi iskazi u suglasju s pisanom dokumentacijom u spisu (zapisnikom o očevidu) pa je stoga nesporno utvrđeno da su na mjestu prometne nezgode - krajnja desna i srednja traka autoceste bile zaleđene u vrijeme prometne nezgode.

81. Također sud prihvaća i iskaze svjedoka ophodara Branimira Franciškovića i Tomislava Požarića da je tuženik vršio posipavanje autoceste na predmetnoj relaciji, prije prometne nezgode - vozilom reg. oznake ZG 1964 DK za koje je bio zadužen Dražen Poljančić jer ta činjenica proizlazi iz dokumentacije tuženika, dnevnika rada ophodara Branimira Franciškovića na l. 135 i 317 s obzirom da je tamo navedeno da je vozilo imalo polazak u 21,30 na relaciji Lučice – Vrata – Vrbovsko – Lučice, a povratak u 23,40 sati i onda opet polazak u 2,00 sata na relaciji Lučica – Ravna Gora – Vrbovsko – Ravna Gora, te iz iskaza svjedoka Branimira Franciškovića koji je tako i iskazao u svom iskazu (zadnji se je vratio kolega Poljančić u Lučice, u 23,40 sati), kao i iz putnog radnog lista br. 501/A6DE/1495/2018 od 19./20.03.2018.g. za vozilo reg. oznake ZG 1964 DK u kojem se navode ovi polasci i dolasci, a isto tako i radovi posipavanja (l. 132-133), zatim također iz Izvještaja o putovanjima i vožnjama za ophodarsko vozilo reg. oznake ZG 1964 DK MERCEDES ACTROS 3344 za razdoblje od 19.03.2018.g. od 19,00 sati do 20.03.2018.g. do 7,00 sati (l. 147-148) gdje je razvidan polazak 19.03.2018.g. u 21,36 sati na relaciji naplatna postaja Delnice - Vrata, Fužine, kao i posipavanje na toj relaciji jer se u rubrici „Sol“ navode količine soli, te dalje, od Vrata, Fužine, od 21,53 sati pa do Jablan, Vrbovsko u 22,56 sati – na kojoj relaciji je evidentiran utrošak soli, kao što je evidentiran i na relaciji Stara Sušica od 23,00 sata do Tifon Ravna Gora – pod Javorovom kosom gdje je vozilo došlo u 23,05 sati i krenulo u 23,14 do naplatne postaje u Delnicama, gdje je vozilo došlo u 23,39 sati (iz putnog radnog lista br. 501/A6DE/1496/2018 od 19./20.03.2018.g. za vozilo reg. oznake ZG 4896 BH na l. 149 – kako je već navedeno nije razvidno da bi bilo vršeno posipavanje jer je u Izvještaju o putovanjima i vožnjama za ovo vozilo razvidno da je ono krenulo 19.03.2018.g. u 21,40 sati s naplatne postaje Delnice do Vrata, Fužine gdje je došlo u 22,56, te opet u Delnice u 23,14 sati, dakle, nešto više od sat vremena prije prometne nezgode, no u rubrici „Sol“ je navedeno: „0,0 kg“ pa prema ovom Izvještaju nije razvidno da bi ovim vozilom bilo vršeno posipavanje solju u to vrijeme na ovoj dionici).

82. U Izvještaju – vrijednost meteo senzora – lokacija COKP Delnice, meteorološke stanice Kamačnik od 20.03.2018.g. – postotak soli u otopini na kolniku (l. 141) je navedeno da postotak soli u otopini na kolniku u vremenu od 00,00 sati 20.03.2018.g. pa do 00,15 sati iznosi od 85% do 91%, no kako je nesporno utvrđeno da su u trenutku predmetne prometne nezgode i na mjestu prometne nezgode bile zaleđene desna i srednja prometna traka autoceste, to je očito da posipavanje autoceste na tom dijelu nije bilo dovoljno ili da tuženik nije poduzeo adekvatne mjere u održavanju autoceste kako bi omogućio sigurno prometovanje svih sudionika u prometu, kako je to određeno odredbom čl. 17. Zakona o cestama u vezi čl. 81. st. 1. i 3. Zakona o cestama, te odredbom čl. 26. st. 1. tog Zakona - u pogledu izvanrednog održavanja, s obzirom na zimske uvjete prema čl. 193. st. 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama jer je na kolniku navedenih dvaju traka bila poledica, te tuženik nije postupio prema čl. 68. Pravilnika o održavanju i zaštiti javnih cesta (NN 25/98, 162/98) i održavao cestu u zimskim uvjetima na način da je između ostalog, i postavio posebnu prometnu signalizaciju i uveo posebni režim prometa ili pak zatvaranja ovog dijela ceste, te obavijestio javnost o stanju i prohodnosti ceste (uz stalno nadziranje stanja ceste i dojavu u mjesto stalnog dežurstva odnosno po završetku ophodnje).

83. Iz iskaza svjedoka Benića, Dujmovića, Domitrovića i Franciškovića je razvidno da se radilo o specifičnom i izvanrednom događaju, tj. izvanrednoj situaciji u zimskim uvjetima jer je svjedok Davorin Dujmović iskazao da kada je razgovarao s ophodarom Branimirom Franciškovićem, on je izjavio da su Hrvatske autoceste izvodile neke radove na tom dijelu autoceste, tj. da su mijenjali sloj asfalta od tunela Čardak prema Vrbovskom, i to baš tu desnu traku i srednju traku i da su oni sipali autocestu, tj. i ovaj dio autoceste, no da ne zna iz kojeg razloga sol ne djeluje, te je

svjedok Dujmović naveo da mu je ophodar rekao da mora da su izvođači nešto "zeznuili" s tim asfaltom jer je lijeva traka bila u redu, tj. nije bila zaleđena dok su ove dvije, desna i srednja - bile zaleđene, te je ophodar smatrao da je u tome problem i da su zbog toga ove dvije trake bile zaleđene, a svjedok Zdravko Domitrović je iskazao da je bilo specifično to što su ove dvije trake, krajnja desna i srednja traka - bile zaleđene dok lijeva traka za pretjecanje - nije bila zaleđena, također je iskazao i da se sjeća razgovora s ophodarima, te je ophodar (misli da je njegovo prezime Francišković), rekao da su oni, tj. Hrvatske autoceste konstantno sipali autocestu, sjeća se da je rekao da je bila zasićenost soli, no da izgleda, sol uopće nije djelovala na tom dijelu tj. na tim trakama, na desnoj i srednjoj traci - na kojima je mijenjan asfalt i da je ophodar izrazio sumnju da je upravo to bio razlog što ta sipina (sol) na tom dijelu gdje je mijenjan asfalt – nije djelovala, a na lijevoj traci je bio stari asfalt gdje je sol djelovala i ta lijeva traka nije bila zaleđena, a i sam svjedok Branimir Francišković je u svom iskazu naveo da su sporovozna i vozna traka, tj. desna i srednja traka bile pod neakvim filmom, te da to nije bio ni led, no da nije bilo ni samo mokro – pa kako svjedoci suglasno iskazuju o ovim okolnostima zaleđenosti srednje i krajnje desne trake, to nema razloga da im sud ne pokloni vjeru, no u odnosu na tuženika koji je dužan održavati javne ceste – ne radi se niti o kakvoj višoj sili i događaju koji tuženik nije mogao predvidjeti i koji nije mogao spriječiti s obzirom da je tuženik ima obvezu redovnog i izvanrednog održavanja ceste pa je svakako trebao biti upoznat s tom činjenicom, tim više jer se radilo o mjesecu ožujku, dakle vremenu koje je uslijedilo nakon proteka razdoblja jake zime u Gorskom Kotaru i vremenu koje je uslijedilo nakon radova renoviranja ovih dvaju traka (vjerojatno ili tijekom ljeta ili tijekom jeseni), a ukoliko se radilo o manama u pogledu ugrađenog asfalta, tada tuženik opet odgovara za svog izvođača i ne može izbjeći odgovornost za pojavu poledice na kolniku koja poledica nije tretirana ili sanirana.

84. Prigovor isključive odgovornosti nije osnovan, te nije osnovan niti prigovor podijeljene odgovornosti sadržan u prigovoru isključive odgovornosti (kojeg je i posebno istaknuo umješak na stani tuženika) s obzirom da je prema nalazu i mišljenju vještaka dipl. ing. Šimunovića do ove nezgode došlo, a posljedično tomu i do oštećenja oba vozila osiguranika tužitelja (skupa vozila) - zbog zaleđenosti kolnika, uz minimalnu reakciju vozača skupa vozila (promjena brzine i/ili smjera), a da kolnik nije bio zaleđen, prilikom promjene brzine i/ili smjera skupa vozila, ne bi došlo do njegove destabilizacije i skup vozila bi sigurno prošao kolnikom, te da brzina nije razlog ove prometne nezgode nego okolnost poduzimanja radnje kočenja i/ili promjene smjera na zaleđenom kolniku jer da je osiguranik tužitelja vozio i nižom brzinom, bitno je da je došao na zaleđeni dio ceste koja je bila u padu pa da je vozio i nižom brzinom u datim okolnostima, najvjerojatnije bi opet došlo do ovakve prometne nezgode, a znakovi ograničenja brzine na 80 km/h, "opasnost na cesti" i "opasnost nizbrdica 6 %" bez prometnog znaka "sklizak kolnik" - nisu mogli nagovijestiti vozaču nailazak na zaleđeni dio kolnika (s obzirom da se brzina kretanja skupa vozila nije mogla utvrditi), pri čemu je vještak dao mišljenje i da je prikolica imala i zimske gume - nije isključeno da bi došlo do takve situacije, ali ukoliko je prikolica imala neadekvatne gume, što znači zimske gume s nedovoljnom dubinom utora ili ljetne gume, tada bi do takvog štetnog događaja došlo svakako lakše ili prije nego da je imala propisane zimske gume (s obzirom da u zapisniku o očevidu nije navedeno kakve je gume imala prikolica).

85. Pri tome, minimalna promjena brzine i/ili smjera ne može se pravno ocijeniti kao doprinos osiguranika tužitelja jer vozač bez upozorenja prometnim znakom "sklizak kolnik" nije znao niti mogao znati da će naići na sklizak kolnik, pogotovo imajući u vidu utvrđenu specifičnu okolnost da su bile zaleđene dvije trake, srednja i desna, a da lijeva traka nije bila zaleđena.

86. Iz uvida u prijavu štete od odgovornosti (izjava osiguranika) br. 70 IMOD 840 2019 CROATIA osiguranju d.d. od 11.03.2019.g. (l. 159-160) razvidno je da se radi o prijavi štete prednika tuženika AUTOCESTA RIJEKA-ZAGREB, d.d. u kojoj je navedeno u opisu štetnog događaja da je kod prestrojavanja sa pretjecajne u voznu traku došlo do zanošenja vozila koje je udarilo u desnu stranu u snježnu ravinu, no u ovom je postupku utvrđeno da je osiguranik tužitelja neposredno prije nezgode vozio srednjom prometnom trakom, a teret dokaza u pogledu ove činjenice je na tuženiku i na umješaču na strani tuženika, međutim tuženik i umješač dokaze u tom smislu, protivno čl. 219. ZPP-a nisu predložili izvesti (iako je svjedok Branimir Francišković, ophodar tuženika iskazao da mu je vozač rekao da je išao po brzjoj traci, tj. lijevoj, pretjecajnoj traci i da je iza njega došao autobus koji mu je počeo trubiti pa je on smotao u desno svoj kamion i da se onda kamion počeo zanositi), te nisu predložili eventualno suočenje svjedoka Franciškovića i vozača Mire Benića, no bez obzira na to, s obzirom da je uzrok nezgode zaleđen kolnik, čak i u situaciji da je vozač, osiguranik tužitelja i vozio po pretjecajnoj traci, u predmetnom slučaju u kojem nije bilo elemenata za utvrđenje brzine kretanja skupa vozila (niti dokaze u pogledu ove činjenice brzine kretanja vozila niti tuženik niti umješač nisu predložili), to s obzirom na utvrđenu činjenicu uzroka, tj. zaleđenosti kolnika, ova činjenica eventualne vožnje po pretjecajnoj traci – nije odlučna jer je odlučno da je vozilo iznenada naišlo na led, poledicu i da je bila dovoljna minimalna reakcija vozača (promjena brzine i/ili smjera) da dođe do nezgode, dakle, upravo zbog zaleđenosti kolnika i poledice.

87. Tuženik se pozivao na presude Općinskog suda u Karlovcu (ranije Prekršajnog suda u Karlovcu) br. Pp P-70/2019 i br. Pp P-976/2018, kojima su tuženik i odgovorna osoba tuženika, Boris Huzjan oslobođeni optužbe, međutim iz uvida u presudu br. Pp P-70/2019 je razvidno da je tuženik oslobođen optužbe zato što:

"činjenični opis djela prekršaja ne sadrži podatke o sudionicima prometne nesreće, niti podatak da je u prometnoj nesreći na vozilima ili objektima uz cestu nastupila materijalna šteta ili da bi bilo oštećenih osoba, pa time tako postavljeni činjenični opis u obaveznom prekršajnom nalogu ne sadrži obvezne elemente djela prekršaja koji je okr. stavljen na teret, a budući da činjenični opis djela prekršaja obvezuje sud i sud ga ne smije proširivati, valjalo je temeljem odredbe čl. 182 t. I PZ-a osloboditi od optužbe kako to stoji u izreci ove presude jer ovako opisano djelo po zakonu nije prekršaj...", a iz uvida u presudu br. Pp P-976/2018 je razvidno da je odgovorna osoba tuženika, Boris Huzjan oslobođen optužbe zato što je:

"utvrđeno da je okr. koji je postavljen na funkciju direktora dana 4.12.2017.g. osoba koja vodi poslovanje pravne osobe u cjelini, ali je odgovornost za pojedine poslove povjerena cijelom nizu osoba, a što je vidljivo iz priloženog Pravilnika o unutarnjem ustrojstvu Hrvatskih autocesta d.o.o.

Obzirom na činjenicu da je do prometne nesreće dana 20.3.2018.g. došlo na 20. km i 300 metara autoceste 46 Rijeka-Zagreb vođenje brige i poduzimanje primjerenih mjera radi omogućavanja sigurnog i nesmetanog prometa bilo je u nadležnosti Tehničke jedinice održavanja Delnice koja je prema navedenom Pravilniku u sastavu operativne jedinice održavanja zapadna Hrvatska te je stoga i eventualna odgovornost za propust u posipanju autoceste spuštena na nižu razinu u odnosu na okrivljenika koji je direktor cijelog sustava" - pa je razvidno da su tuženik i njegova odgovorna osoba oslobođeni optužbe zbog postupovnih propusta.

88. Prema tome, utvrđeno je da su bile zaleđene navedene dvije trake, a što znači da nisu bile sigurne za prometovanje svih sudionika u prometu, protivno odredbi čl. 17. Zakona o cestama, pri čemu, tuženik protivno odredbi čl. 219 ZPP-a nije dokazao da bi postavio posebnu prometnu signalizaciju i da bi uveo posebni režim prometa, a u ovakvoj situaciji je mogao i trebao zatvoriti ovaj dio ceste za promet u smislu čl. 68. Pravilnika o održavanju i zaštiti javnih cesta pa je tako tuženik odgovoran za štetu nastalu u ovoj prometnoj nezgodi, te je temeljem odredbe čl. 963. Zakona o

obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15 i 29/18 – dalje ZOO-a) u svezi čl. 1045. st. 1. i čl. 1090. ZOO-a, tužitelju dosuđen utuženi iznos zajedno sa zateznim kamatama tekućim od dana isplate predmetne osigurnine od strane tužitelja njegovom osiguraniku (28.12.2018.g. ukupan iznos od 33.500,00 kn / sada 4.446,21 EUR – l. 112-114, te 27.03.2019.g. ukupan iznos od 41.372,00 kn / sada 5.491,01 EUR – l. 115-116), temeljem čl. 1086. ZOO-a jer je tom odredbom određeno da se obveza naknade štete smatra dospjelom od trenutka nastanka štete, a navedenom isplatom je došlo do umanjenja imovine tužitelja (čl. 1046. ZOO-a), te su ove zatezne kamate dosuđene po stopi iz čl. 29. st. 2 ZOO-a.

89. Tužitelj je imao trošak sastava tužbe u iznosu od 200,00 EUR (tbr. 7 toč. 1 odvj. tar. NN 138/23), sastava podneska od 07.01.2025.g. – obrazloženi podnesak, te sastava podneska od 19.08.2025.g. – obrazloženi podnesak kojim se očituje na nalaz i mišljenje vještaka - u iznosu od po 200,00 EUR (tbr. 8 toč. 1 odvj. tar. NN 138/23), zastupanja na ročištu 17.01.2025.g. u iznosu od 100,00 EUR (tbr. 9. toč. 2. odvj. tar. NN 138/23), zastupanja na ročištu 25.02.2025.g., 26.03.2025.g., 16.04.2025.g., 26.09.2025.g., 10.03.2026.g., te 10.06.2026.g. u iznosu od po 200,00 EUR (tbr. 9 toč. 1 odvj. tar. NN 138/23), pdv-a 25% u iznosu od 475,00 EUR, zatim, trošak vještačenja od 400,00 EUR, trošak pribave meteoroloških i/ili hidroloških podataka / produkta od Državnog hidrometeorološkog zavoda od 106,00 EUR, trošak sudske pristojbe na tužbu u plaćenom i potrebnom iznosu od 72,91 EUR (50% e-komunikacija), te sudske pristojbe na ovu presudu u iznosu od 109,69 EUR (50% e komunikacija), te mu je ovaj trošak i dosuđen temeljem čl. 154. st. 1. ZPP-a i čl. 155 ZPP-a.

U Zagrebu, 15. lipnja 2026.g.

Sudac:
Mirna Panjan

POUKA O PRAVNOM LIJEKU:

Protiv ove presude dopuštena je žalba Visokom trgovačkom sudu Republike Hrvatske. Žalba se podnosi putem ovog suda, u tri primjerka, u roku od 15 dana od dana dostave prijepisa presude.

DNA: tužitelju po pun.
tuženiku izravno
umješaču na strani tuženika izravno

Broj zapisa: **9-30889-71e22**

Kontrolni broj: **0f031-3966c-af6a1**

Ovaj dokument je u digitalnom obliku elektronički potpisan sljedećim certifikatom:
CN=MIRNA PANJAN, L=ZAGREB, O=TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU, C=HR

Vjerodostojnost dokumenta možete provjeriti na sljedećoj web adresi:

<https://e-komunikacija.pravosudje.hr/provjera-vjerodostojnosti>



unosom gore navedenog broja zapisa i kontrolnog broja dokumenta.

Provjeru možete napraviti i skeniranjem QR koda. Sustav će u oba slučaja prikazati izvornik ovog dokumenta.

Ukoliko je ovaj dokument identičan prikazanom izvorniku u digitalnom obliku, **Trgovački sud u Zagrebu** potvrđuje vjerodostojnost dokumenta.