Poslovni broj 6 Pn-15/2024-41

Republika Hrvatska
Općinski sud u Metkoviću
Stalna služba u Pločama
Ploče, Vladimira Nazora 14

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

Općinski sud u Metkoviću, Stalna služba u Pločama, po sucu Darku Jelčiću, u pravnoj stvari tužitelja Croatia osiguranja d.d. Zagreb, Vatroslava Jagića 33, OIB: 26187994862, koga zastupa kao generalni punomoćnik Milomir Gustin, diplomirani pravnik, protiv tuženika Vedrana Burića, OIB:42693325865, Obala Stjepana Radića 182, Komin, koga zastupa punomoćnica Jasminka Franić, odvjetnica iz Splita, Hrvatske bratske zajednice 8/11, radi naknade štete, nakon glavne rasprave zaključene 15. rujna 2026. u prisutnosti punomoćnika tužitelja i punomoćnice tuženika, prema članku 335. stavak 4. Zakona o parničnom postupku("Narodne novine", broj: 53/91, 91/92, 58/93, 112/99, 88/01, 117/03, 88/05, 02/07, 84/08, 96/08, 123/08, 57/11, 148/11, 25/13,89/14, 70/19., 80/22, 114/22 i 155/23 - u daljnjem tekstu: ZPP), 27. listopada 2026.

p r e s u d i o j e

I.Odbija se tužbeni zahtjev što glasi:

„I. Nalaže se tuženiku VEDRANU BURIĆU iz Komina, Obala Stjepana Radića 182, 20 344 KOMIN, OIB; 42693325865, da tužitelju CROATIA osiguranju d.d. Zagreb, Vatroslava Jagića 33, OIB; 26187994862 isplati ukupan iznos od 12.891,57 EUR sa zakonskom zateznom kamatom tekućom kako slijedi;
- na iznos od 1.300,00 EUR od dana 06.11.2023. godine pa do isplate,
- na iznos od 10.988,00 EUR od dana 11.12.2023.godine do isplate,
- na iznos od 256,00 EUR od dana 21.12.2023.godine do isplate,
izračunate do 30. prosinca 2023. 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 3 %-tna poena, a od 31. prosinca 2023. do isplate po stopi koja se određuje za svako polugodište uvećanjem referentne stope za 3 %-tna poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi 1. siječnja, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi 01. srpnja te godine, sve u roku od 15 dana pod prijetnjom ovrhe,
- na iznos od 347,57 EUR od dana 04.01. 2024.godine do isplate, izračunate po stopi koja se određuje za svako polugodište uvećanjem referentne stope za 3 %-tna poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi 1. siječnja, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi 01. srpnja te godine, sve u roku od 15 dana pod prijetnjom ovrhe.“

II. Nalaže se tužitelju da tuženiku naknadi parnične troškove u iznosu od 2.250,00 eura u roku 15 dana, dok se u ostalom dijelu u iznosu od 1.400,00 eura tuženikov zahtjev za naknadu parničnih troškova odbija kao neosnovan.

Obrazloženje

1.Tužitelj u tužbi tvrdi da se dana 24.09.2023.godine oko 00,55 sati, u mjestu Komin, u ulici Obala Stjepana Radića kbr.121, došlo je do prometne nesreće koju je prouzročio tuženik Vedran Burić iz Komina, na način da je upravljao osobnim vozilom marke VW Golf, reg. oznake i broja DU 901-JI, u njegovom vlasništvu, krećući se neprilagođenom brzinom i pod utjecajem alkohola od najmanje 1,10 g/kg, južnim kolničkim trakom u smjeru istoka, te je u jednom trenutku izgubio kontrolu nad vozilom, uslijed čega je došlo do zanošenja vozila i prelaska na suprotni prometni trak, te slijetanja van sjevernog ruba kolnika, gdje je prednjom desnom stranom vozila udario u metalnu ogradu kbr.122, a zatim u parkirani osobni automobil marke VW Caddy reg.oznake i broja DU 135-JV, koje vozilo se od siline odara odbilo u zid kuće kbr. 122, a zatim i lijevim bočnim dijelom u desni bočni dio parkiranog osobnog automobila marke VW Golf reg.oznake i broja DU 761-JI, te je na taj način došlo do imovinske štete na vozilima, dok je vozač Vedran Burić zadobio tjelesne povrede.
Očevid predmetne prometne nesreće obavili su djelatnici PP Ploče koji su utvrdili da je vozač Vedran Burić tom prilikom počinio prekršaje iz čl. 51.st.1., čl.199.st.2. i čl. 163.st.1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, zbog čega je protiv tuženika donesen Prekršajni nalog.
Osobno vozilo marke VW Golf reg. oznake i broja DU 901-JI s kojim je upravljao tuženik Vedran Burić bilo je osigurano kod tužitelja policom obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti br. 012913272142 temeljem koje police je tužitelj izvršio isplatu naknade štete na oštećenim osobama.
Naime, tužitelju se u mirnom postupku, kao osiguravatelju vozila DU 901-JI s kojim je upravljao tuženik, obratila Nikolina Vuković iz Komina, podnošenjem odštetnoga zahtjeva za naknadu štete na oštećenom vozilu marke VW Golf reg.oznake i broja DU 761-JI, koji zahtjev je utvrđen osnovanim u cijelosti, a šteta se kod tužitelja vodila pod oznakom 29 AO 17698/2023.
Na temelju izvida i procjene štete sačinjenog po tužitelju, utvrđeno je da je na oštećenom vozilu DU 761-JI nastupila totalna šteta u visini od 1.300,00 EUR.
Iznos od 1.300,00 EUR isplaćen je oštećenoj dana 06.11.2023.godine.
Nadalje, tužitelju se u mirnom postupku, kao osiguravatelju vozila DU 901-JI s kojim je upravljao tuženik, obratila i tvrtka AGRO VUKOVIĆ d.o.o. podnošenjem odštetnoga zahtjeva za naknadu štete na oštećenom vozilu marke VW Caddy reg.oznake i broja DU 135-JV, koji zahtjev je utvrđen osnovanim u cijelosti, a šteta se kod tužitelja vodila pod oznakom 29 AO 17697/2023.
Na temelju izvida i procjene štete sačinjenog po tužitelju, utvrđeno je da je na oštećenom vozilu DU 135-JV nastupila totalna šteta u visini od 11.244,00 EUR, koji iznos je isplaćen u dva navrata:
- iznos od 10.988,00 EUR isplaćen je dana 11.12. 2023.godine,
- iznos od 256,00 EUR isplaćen je dana 21.12.2023.godine.
Isto tako, tužitelju se u mirnom postupku obratio oštećeni Neven Vuković iz Komina, podnošenjem odštetnoga zahtjeva za naknadu štete na oštećenoj kući u ulici Obala Stjepana Radića kbr.122 (ograda, ulazna vrata kuće i zid oko ulaznih vrata) koji zahtjev je utvrđen osnovanim u cijelosti, a šteta se kod tužitelja vodila pod oznakom 29 AO 17696/2023.

Na temelju izvida i procjene štete sačinjenog po tužitelju, utvrđeno je da je na oštećenoj kući nastupila šteta u visini od 347,57 EUR, koji iznos je i isplaćen dana 04.01. 2024.godine.
Tužitelj je tako isplatio svim oštećenicima iz ovog štetnog događaja ukupan iznos od 12.891,57 EUR (1.300,00 EUR + 11.244,00 EUR + 347,57 EUR), koji iznos predmetnom regresnom tužbom potražuje od tuženika.
Obzirom da je tuženik Vedran Burić kritične zgode upravljao vozilom pod utjecajem alkohola od najmanje 1,10 g/kg, tužitelj je isplatom štete temeljem članka 24.st.1.toč.4. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu i članka 7.st.1.toč.4. Uvjeta za osiguranje od AO (Gubitak prava iz osiguranja) stekao zakonsko pravo povrata isplaćenog iznosa od tuženika, te je tuženik pismeno obaviješten o postojanju regresnog duga.
Nakon zaprimanja tog dopisa, tuženik se obratio tužitelju sa zamolbom za obročnom otplatom duga, no tuženik nije ispoštovao uvjet obročnog plaćanja duga.
Zbog navedenog, tužitelj je bio prisiljen podnijeti tužbu radi naplate regresnog duga u iznosu od 12.891,57 EUR s pripadajućim zakonskim zateznim kamatama i parničnim troškom.
Slijedom navedenog tužitelj predlaže da sud nakon provedenog dokaznog postupka donese slijedeću;

P R E S U D U

"I. Nalaže se tuženiku VEDRANU BURIĆU iz Komina, Obala Stjepana Radića 182, 20 344 KOMIN, OIB; 42693325865, da tužitelju CROATIA osiguranju d.d. Zagreb, Vatroslava Jagića 33, OIB; 26187994862 isplati ukupan iznos od 12.891,57 EUR sa zakonskom zateznom kamatom tekućom kako slijedi;
- na iznos od 1.300,00 EUR od dana 06.11.2023. godine pa do isplate,
- na iznos od 10.988,00 EUR od dana 11.12.2023.godine do isplate,
- na iznos od 256,00 EUR od dana 21.12.2023.godine do isplate,
izračunate do 30. prosinca 2023. 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 3 %-tna poena, a od 31. prosinca 2023. do isplate po stopi koja se određuje za svako polugodište uvećanjem referentne stope za 3 %-tna poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi 1. siječnja, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi 01. srpnja te godine, sve u roku od 15 dana pod prijetnjom ovrhe,
- na iznos od 347,57 EUR od dana 04.01. 2024.godine do isplate, izračunate po stopi koja se određuje za svako polugodište uvećanjem referentne stope za 3 %-tna poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi 1. siječnja, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi 01. srpnja te godine, sve u roku od 15 dana pod prijetnjom ovrhe.

II. Nalaže se tuženiku VEDRANU BURIĆ iz Komina, Obala Stjepana Radića 182, 20 344 KOMIN, OIB; 42693325865**,** da tužitelju CROATIA osiguranju d.d. Zagreb, Vatroslava Jagića 33, OIB; 26187994862, naknadi parnični trošak, sa zakonskim zateznim kamatama, tekućim od presuđenja pa do isplate, po stopi koja se određuje za svako polugodište uvećanjem referentne stope za 3 %-tna poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi 1. siječnja, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi 1. srpnja te godine, sve u roku od 15 dana pod prijetnjom ovrhe."

2. Tuženik u odgovoru na tužbu potvrđuje da se prometna nesreća dogodila navedenog dana u tužbi te pretpostavlja da su točni podaci o svim vozilima i oštećenicima. Osporava da bi vozilo kojim je upravljao bilo u njegovom vlasništvu, već u vlasništvu Ve4sne Burić što ukazuje kako je tužitelj olako (rutinski) pristupio pisanju tužbe, ne provjeravajući sve podatke s kojima raspolaže. Osporava da je upravljao vozilom kako to tužitelj navodi u opisu dinamike prometne nesreće, jer tužitelj prejudicira da je tuženik upravljao vozilom: "krećući se neprilagođenom brzinom i pod utjecajem alkohola." Pri tome ističe da parniči sud nije vezan činjeničnim opisom navedenim u zahtjevu za pokretanje prekršajnog postupka kako se to navodi u prekršajnom nalogu "… poradi neprilagođene brzine…". Iz prekršajnoj naloga priloženog uz tužbu proizlazi da je pristupnost alkohola u tuženikovoj krvi od 1.1 g/kg utvrđena isključivo alkotestiranjem alkometrom marke Drager, koja činjenica samo po sebi nije dokaz njegove alkoholiziranosti, a samim time ni dokaz uzročno-posljedične veze između alkoholiziranosti i nastanak šetnog događaja kako bi se mogla utvrditi stvarna koncentracija alkohola u krvi u vrijeme štetnog događaja, u konkretnom slučaju, kod pozitivnog rezultata potrebno je izvršiti uzimanje uzoraka krvi i mokraće radi analize, sve kako bi se mogla utvrditi stvarna koncentracija alkohola u krvi u vrijeme štetnog događaja. Odredbom čl. 181. st. 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, obveza utvrđivanja točnog stupnja alkoholiziranosti utvrđena je na strani policijskog službenika koji obavlja očevid "ako u prometnoj nesreći ima ozlijeđenih osoba, policijski službenih koji obavlja očevid prometne nesreće podvrgnut će sudionike prometne nesreće ispitivanju na način kako je to propisano st. 1. ovog članka. Ako sudionik odbije ispitivanje ili se tim ispitivanjem utvrdi da ima u organizmu alkohola droga ili lijekova koja utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnost upravljanja vozilima, policijski službenik će naredit liječnički pregled te uzimanja krvi i urina radi analize." Stoga pošto u tužbi, prekršajnom nalogu i potvrdi PP Ploče ne prileži dokaz o provedenoj analizi tuženikove krvi i urina, tuženik zaključuje kako isti ne postoji, pa ne postoji ni nesporni doka o njegovoj alkoholiziranosti pa nema ni uzročno posljedične veze, niti se može primijeniti čl. 24. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu. Ističe da je popio u kafiću jedan gemišt netom prije u obližnjem kafiću, ali se prilikom sjedanja za volan nije niti u jednom trenutku osjećao alkoholizirano ili nesposobno za vožnju. Napominje da je postojala samo lateralna bol u leđima zbog prije dijagnosticirane protruzije diska, zbog toga je prethodno konzumirao tabale protiv bolova (volataren). Tuženik osporava dinamiku nastanka prometne nesreće s tvrdnjom da tužitelj namjerno izostavlja podatak iz prekršajnog naloga da je nadzor nad vozilom izgubio "prilikom nailaksa na vodeni klin". U prethodnoj korespondenciji s tužiteljem isticao je da zbog stanja kolnika (ulegnuće / oštećenje) i kiše koja je netom prije padala, kritičnom mjestu kolnika otvorila se poveća lokva (nečiste / moguće masne) vode i dogodio se efekt vodenog klina. Ispred kužnog broja gdje se prometna nesreća dogodila rub kolnika je uništen na način da je isti "otučen", a što je vodiljo iz fotografija koje prilaže uz tužbu. Brzina kojom se kretao bila je u okviru ograničenja na navedenoj cesti. Kiša u trenutku nesreća nije padala. Lokvu na kolniku nije mogao, a vjeruje niti morao predvidjeti. Jedina je osoba koja je sudjelovala u navedenog prometnoj nesreći. Točno je da je upravljao vozilom navedenih registarskih oznake i navedene police osiguranja, pretpostavlja da je točan i podatak da je tužitelj temeljem police izvršio isplatu naknade štete oštećenim osobama, ali je pogrešan tužiteljev zaključak da bi on bio odgovoran za prouzročenu štetu, odnosno da bi zbog presumirane, ali ne i dokazane alkoholiziranosti trpio gubitak prava iz osiguranja. Osporava sve procjene štete napravljane po tužitelju. Pogrešno i maliciozno tužitelj navodi da je tuženikov odgovor na regresni zahtjev išao u pravcu

zamolbe za obročnom otplatom duga. Jedina tuženikova zamolba upućena tužitelju u odgovoru na regresni zahtjev bila je da "još jednom ozbiljno razmotri svoj regresi zahtjev i sve činjenične navode iz istog uzimajući pritom u obzir moje prigovore, te me o svojim zaključcima obavijesti". Tužitelj je dopisom od 14.2.2024. naslova "odgovor na prigovor" odbio sve njegove prigovore i obavijestio ga da ukoliko zbog svog zdravstvenog, financijsko stanja i slično nije u mogućosti ili mu je otežano plaćanja regresnog duga, postoji mogućnost da uz dostavu relevantne dokumentacije na prethodno navedene okolnosti regresni dug bude smanjen i/ili odobreno obročno plaćanje". Odgovorio je tužitelju dopisom 4.3.2024. opetovano ističući svoje prigovore, kako na osnovano, tako opreza radi i na visinu regresnog zahtejva, čime njegovo postupanje jasno ukazuje da nije bio spreman na obročnu otplatu regresnog duga u utvrđenom iznosu, a kamoli da bi za takvu otplatu zamolio tužitelja. Zbog svih navedenih razloga predlaže da se tužbeni zahtjev odbije u cijelosti kao neosnovan.

3. U dokaznom postupku pregledani su potvrda PP Ploče listovi 5-6 spisa, prekršajni nalog PP Ploče listovi 7-8 spisa, polica osiguranja od automobilske odgovornosti list 9 spisa, uvjeti za obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti listovi 10-12 spisa, prijava štete – automobilska odgovornosti listovi 13-14 spisa, preslika prometne dozvole listovi 15-16 spisa, oznaka štete listovi 17-18 spisa, fotografije listovi 19-22 spisa, procjena i obračun totalne štete odgovornost / kasko list 23 spisa, nalog za doznaku list 24 spisa, izvadak po transakcijskom računu list 25 spisa, prijava štete – automobilska odgovornosti listovi 26-27 spisa, izvadak iz BZP-a 728 k.o. Komin list 28 spisa, zapisnik o očevidu i procjeni štete od požara i nekih drugih rizika list 29 spisa, procjena štete od požara i nekih drugih opasnosti – građevine listovi 30-35 spisa, nalog za doznaku po šteti list 36 spisa, izvadak po transakcijskom računu list 37 spisa, prijava štete – automobilska odgovornost listovi 38-39 spisa, preslika prometne dozvole listovi 40-41 spisa, oznaka štete listovi 42-44 spisa, fotografije listovi 45-47 spisa, procjena i obračun totalne štete odgovornost / kasko list 48 spisa, nalozi za doznaku listovi 49-50 spisa, izvadak po transakcijskom računu listovi 51-52 spisa, regresni zahtjev listovi 53-54 spisa, ponovno poziv na plaćanje regresnog duga list 55 spisa, nalog za doznaku list 56 spisa, fotografije listovi 65-67 spisa, odgovor na regresni zahtjev listovi 68-70 spisa, očitovanje na prigovor listovi 71-72 spisa, odgovor na odluku o prigovoru regresnom zahtjevu listovi 73-75 spisa, vansudska nagodba listovi 76 spisa, nagodba listovi 77-78 spisa, nalazi listovi 79-80 spisa, liječnička potvrda listovi 81 spisa, podaci PP Ploče (presuda OS u Metkoviću Pp-157/2024-5, prekršajni nalog, prigovor, zapisnik o očevidu, situacijski plan, službena zabilješka, potvrda o ozljedama KBC Split, zapisnik o ispitivanju prisutnosti alkohola, opojnih droga ili lijekova u organizmu, liječnička potvrda ŽZHM Ispostava Ploče, fotografije na cd-u) listovi 104-129 spisa, čitaju se iskazi svjedoka Jelke Medak, Filipa Buntića i tuženika Vedrana Burića datih na zapisnika od 9.9.2025. listovi 132-135 spisa, fotografije listovi 137-146 spisa, čitaju se iskazi svjedoka Nikoline Vuković i Nevena Vukovića datih na zapisnika od 21.10.2025. listovi 147-149 spisa, nalog za doznaku po šteti list 150 spisa, zapisnik o očevidu od 13.3.2026. s iskazom svjedoka Nevena Vukovića listovi 157-164 spisa, nalaz i mišljenje stalnog sudskog vještaka Ivice Hrdala s prilozima listovi 166-179 spisa, procjena i obračun štete na vozilo i fotografije vozila

listovi 195-197 spisa, očitovanje vještaka Ivice Hrdala na podneske tužitelja listovi 208-214 spisa.

4. Predmet spora je regresni zahtjev tužitelja kao osiguravatelja prema tuženiku kao štetniku radi isplate, u iznosu koji je tužitelj na ime naknade štete na vozilima i kući isplatio oštećenicima s osnova štete nastale u predmetnoj prometnoj nesreći. Osnov za regres je alkohol i neprilagođena brzina.

5.Prema odredbi čl. 181. st.1.i 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN70/19, 114/22 u primjeni od 01.01.2023.do 15.11.2023.) a koji zakon je bio na snazi u vrijeme štetnog događaja, ovlaštena osoba koja obavlja očevid prometne nezgode u kojoj ima ozlijeđenih osoba ili je nastala materijalna šteta podvrgnut će neposredne sudionike nezgode ispitivanje pomoću odgovarajućih sredstava i aparata ili će ih uputiti na stručni pregled radi provjere imaju li alkohola ili opojnih droga u organizmu Ako se tim ispitivanjem utvrdi da vozači neposredni sudionici prometne nezgode imaju alkohola ili opojnih droga u organizmu ovlaštena osoba koja obavlja očevid odredit će da im se uzme krv ili krv i urin radi analize.

6.Odredbom 7.st. 1.toč.4. a) Uvjeta za osiguranje od automobilske odgovornosti 1884. (dalje Uvjeti) koji su u primjeni od 08.12.2020.dakle u vrijeme štetnog događaja bilo je propisano da osiguranik gubi svoja prava između ostalog ako je u trenutku prometne nezgode vozio pod utjecajem alkohola a smatra se da je vozač pod utjecajem alkohola ako se analizom krvi ili drugom metodom mjerenja količine alkohola u organizmu utvrdi da udio alkohola u krvi iznosi 0,5 g/kg i više te ako se nakon prometne nezgode odbije podvrgnuti ispitivanju alkoholiziranosti.

7.Nije sporno da je tuženik nakon štetnog događaja alkotestiran po policijskim djelatnicima alkometrom Dräger te da iz Zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka proizlazi da je alkotestiranjem alkometrom" Drager" očitana koncentracija alkohola od 1,10 g/kg.

8.Tuženik osporava da bi nastanak osiguranog slučaja / štetnog događaja bio u uzročnoj vezi sa činjenicom da je vozač, ovdje tuženik, u trenutku prometne nezgode bio pod utjecajem alkohola. Do prometne nezgode došlo je zbog postojanja tzv.vodenog klina na kolniku prilikom čega dolazi do zanašanja vozila i gubitka kontrole na vozilu ili zbog nekog drugog razloga koji nije u uzročno posljedičnoj vezi sa alkoholiziranošću vozača.
Sukladno odredbi čl.8.st.1.toč.2.Uvjeta za osiguranje od automobilske odgovornosti, osiguranik ne gubi svoja prava iz odredbe čl.7.Uvjeta ako dokaže da osigurani slučaj nije u uzročnoj svezi sa činjenicom da je vozač u trenutku prometne nesreće bio pod utjecajem alkohola , droge psihoaktivnih lijekova ili drugih psihoaktivnih tvari.

9. Tuženik osporava i visinu štete na vozilima oštećenika.

10. Iz zapisnika o očevidu Policijske postaje Ploče klasa: 211-08/23-4/32903, Ur.broj: 511-03-13-23-2 od 26. rujna 2023. proizlazi da je mjesto događaja Komin, Ulica obala Stjepan Radića 121, da je osumnjičenik Vedran Burić da je oštećenik Nikolina Vuković i da je očevid započet 24.9.2023. u 1,30 sati. Cesta je ravna, kolnički

zastor je asfalt, kolnik je mokar i širina istog je 5,50 m, javna rasvjeta je u funkciji. Ograničene brzine je 50 km/h, promet je rijedak, vremenska prilika kiša i vidljivost noć. U prometnoj nesreći sudionik je Vedran Burić koji je upravljao vozilom marke Volkswagen reg. oznaka DU 901-JI, osiguran kod Croatia osiguranja d.d. u vlasništvu Vesne Burić. U opisu mjesta događaj, tagova, položaja vozila i nastradalih stoji da su vidljivo tragovi kočenja desnog kotača koji potječu od osobnog automobila reg. oznaka DU 901-JI… Trag označen broje 1. označava trag kočenja desnog kotača osobnog automobila reg. oznaka i broja DU 901-JI… trg se proteže iz smjera zapada u smjeru istoka u ukupnoj dužini od 17,19 m.

11.Svjedokinja Jelka Medak iskazala je:

"Ja radim u mom Caffe baru Feeling u Kominu. Poznajem tuženika. Meni je poznato da je tuženik bio u mom kafiću u mjesecu rujnu 2023. gdje zna svratiti i popio je dva mala gemišta jer se Caffe bar već zatvarao i sjećam se da je taj dan padala kiša - pljusak pa znam da sam rekla da pričekaju i da se po pljusku raziđemo iz kafića, bili su kasni sati, koliko se mogu sjetiti, oko 23 sata. Toga dana smo sami ja i on bili u kafiću jer je on samo nakratko navratio na piće. Pod gemištom podrazumijevam 1dcl vina i 1dcl vode. Znači 2dcl bijelog vina. Vino je bilo "Kutjevačka Graševina" čiju koncentraciju ne znam točno."

12.Svjedok policajac Filip Buntić iskazao je da je sudjelovao u svim radnjama vezanim za predmetnu prometnu nesreću pa je tako napravio zapisnik o očevidu službenu zabilješku, situacijski plan i zapisnik o ispitivanju o prisutnosti alkohola, opojnih droga, te je nakon nesreće bio na hitnoj pomoću u domu zdravlja u Pločama zajedno s tuženikom. Alkoholiziranost je ispitivao uređajem marke "Drager", što je tuženih prihvatio. Alkoholiziranost se obično utvrđuje po dolasku na mjesto događaja u roku od 10-15 minuta, ako je to moguće. U zapisniku o ispitivanju prisutnosti alkohola je navedena koncentracija alkohola koju je utvrdio spomenutim uređajem kao i alkoholnog pića koje je konzumirao tuženik. Misli da mu je tuženik rekao da je popio par pića. Tuženik nije prigovorio utvrđenoj koncentraciji alkohola. Sjeća se da se tuženiku vadila krv i urin jer je išao u dom zdravlja Ploče gdje se ako se radi o prometnoj nesreći to čini. Ampula krvi i urina nije poslana na analizu u laboratorij jer očito što se tiče pravne kvalifikacije i sankcije, to nije bilo potrebno. Tuženik nije poricao rezultate ispitivanja, niti je zahtijevao stručni pregled - uzimanje krvi i urina radi analize. Po njegovu mišljenju uzrok nastanka ove prometne nesreće je neprilagođena brzina kojom je tuženik upravljao vozilom, stanjem i uvjetima na kolniku što je utvrdio na temelju zatečenog stanja na mjestu događaja, odnosno tragova na mjestu događaja o čemu je uzeo sve potrebne podatke. Nakon što sam izvršio uvid u predočeni situacijski plan (list 123 spisa), može reći da je vidljiv trag kočenja automobila kojim je upravljao tuženik, nakon čega dolazi do udara u ogradu s druge strane ceste, a potom i udar u parkirano osobno vozilo, što ukazuje na neprilagođenu brzinu. Hoću reći, da je brzina bila propisana, sigurno tuženik ne bi "potaracao sve". Na zapisnik o ispitivanju prisutnosti alkohola potpisan je policajac "M. Dropulić", pa napominje da on nije vršio sve radnje na očevidu već je s njim bio jedan kolega, s tim da on mjeri i slika dok se

ne ože sjetiti jeli on ili kolega utvrđivao alkoholiziranost. Alkoholiziranost je utvrđivana uz kolnik na zidiću u Kominu.

13.Tuženik Vedran Burić, iskazao je da je bio te večeri u Caffe baru "Feeling" u Kominu, u kasnim večernjim satima i zatekao se sam sa saslušanom svjedokinjom u tom baru. Popio je jedan do dva mala gemišta. Padao je jaki pljusak, sačekao je da prođe i krenuo kući koja je oko 1 i kilometar udaljena. Doslovce tvrdi: " Naletio sam potom na veliku lokvu na cesti koju nisam očekivao, stvorio se vodeni klin i izgubio sam kontrolu nad vozilom koje je bilo marke Volkswagen Golf 4." Zna da se nije prebrzo kretao u trenutku prometne nesreće, negdje brzinom oko ograničenja. Lokva je bila u njegovom smjeru kretanja, negdje po sredini, a osjetio je tako da mu se zatresao volan i onda ne zna je li od šoka išao zakočiti ili slično. Nije vidio lokvu ali ju je osjetio. Bila je noć i rasvjeta je bila loša.

14.Svjedokinja Nikolina Vuković iskazala je da je te večeri bila u kući (Komin, Obla Stjepana Radića 122) i da je odjednom čula strašnu buku, zbog čega je izašla iz kuće i vidjela da u vozilu golf 4 sivi nije bilo vozača nego je bio na mjestu suvozača. Naime, tuženik je svjesno izašao iz automobila na vrata suvozača jer mu je to bilo lakše i sjedili su na zidiću pa sam mu pružila prvu pomoć tako da sam mu stavljala ručnike na nogu -koljeno koje je krvarilo da zaustavi krvarenje. Tuženik je sa njom razgovarao ali je njen dojam da je u šoku. Govorio je : " Ja ću sve platiti , ja sam kriv". Golf 2 koji je sudjelovao u nesreći je bio upisan na njeno ime i bio je parkiran ispred njene kuće u dvorištu, nije bio na cesti. Ovo vozilo Caddy je također bilo u dvorištu ispred njene kuće parkirano također izvan ceste. Njena vozila su bila jako oštećena. Procijenili su štetu na njima djelatnici Croatia osiguranja. Bila je totalna šteta i Croatia osiguranja je platila štetu. Za vrijeme razgovora s tuženik do dolaska hitne oko jedan sat tuženik joj nije odavao sliku alkoholizirane osobe. Kolnik je bio mokar i bilo je lokvi.

15.Iz zapisnika o očevidu u Kominu kraj kč.br. 122, Obala S. Radića i kčb.r 121 Obala S. Radića 12 od 13.3.2026. proizlazi da je odmah primijećeno da je lice mjesta promijenjeno u odnosu na vrijeme kada se dogodila prometna nesreća u smislu da se na cesti kroz Komin vrše radovi tako da je na dijelu gdje se nalazi asfalt gledajući iz pravca ulaska u mjesto Komin prema istoku dio ceste s lijeve stane negdje do polovice iskopan i zasut šljunkom bez asfalta.

16.Tuženik je pokazao mjesto na kojem se nalazila lokva vode nastala zbog kiše i to otprilike oko 20 m ili na početku prije kč. br. 121 širinom cijelog kolnika. Tuženik tvrdi da se prometna nesreća dogodila na kč. br. 122.

17.Svjedok Neven Vuković pok. Mije saslušan prilikom očevida iskazao je:

"Meni je poznato da se u dvorištu sa zapadne strane nalazila metalna ograda. Ispred kć.br. 121 je bio odvod vode pa se nije mogla voda skupljati na cesti i dole ispod prema zapadu je bio odvod zbog kojeg se voda nije mogla skupljati na cesti. Točno je da je kiša padala i nije bila nikakva lokva na cesti osim koliko je uobičajeno kada pada

kiša. Tuženik je razbio ogradu koju sada pokazuje i razbio je 2 auta parkirana ispred kuće što ukazuje na veliku brzinu jer je ograda ista kao i ona s istočne strane. Ja sam spavao i čuo sam jaki udar što me probudilo i izašao sam na balkon i moja nevjesta Nikolina Vuković je "nabrajala" jer su joj bila razbijena 2 automobila. Ja nisam kontaktirao s tuženikom, a znam da mu je nevjesta stavljala obloge jer je krvario. Na zidu ulaza u kuću svjedok pokazuje da se vide tragovi crvene boja valjda od tuženikovog auta.

18.Vještak Ivica Hrdalo, prilikom očevida iskazao je "da je fotografirao lice mjesta s naglaskom da je izmijenjeno, a što se tiče iskaza svjedoka da je sama činjenica postojanja odvodne rešetke ne znači bezuvjetno da na cesti ne bi mogla biti lokva."

18.a Svjedok Neven Vuković je nakon toga pokazao mjesto gdje je bila rupa koja je upijala vodu kada bi padale velike kiše kako na cesti ne bi bila velika voda, ali mu nije poznato je li tu bila rešetka.

19. Stali sudski vještak za strojarstvo, cestovni promet, procjenu vozila i plovila Ivica Hradalo, dipl. ing. strojarstva – dalje: vještak, u svom vještačenju je dao slijedeće mišljenje:

1. Prema Zapisniku o očevidu (l.s. 120) na dionici ceste na kojoj se dogodila ova prometna nesreća brzina je bila ograničena na 50 km/h. U spisu se ne navodi da je na toj dionici prometnice bi postavljen neki od znakova opasnosti primjerice „neravan kolnik“.
2. Neposredno prije nego što je vozač poduzeo radnju intenzivnog kočenja, vozilo Golf se kretalo brzinom od oko 59,0 km/h.
3. S obzirom da lijevi kotač, za razliku od desnog, na kolniku nije ostavio trag kočenja nedvojbeno se može zaključiti da lijevi kotač nije bio u kontaktu s kolnikom.
4. Da bi se vozilo zanijelo ulijevo dok mu je bio blokiran desni kotač, na lijevi kotač je morala djelovati neka vanjska sila koja je prouzročila veće usporenje od usporenja koje je postignuto blokiranim desnim kotačem. Tehnički gledano, jedino moguće objašnjenje zanošenja vozila ulijevo, dok mu je blokiran desni kotač, jest da je u tom trenutku lijevi kotač uletio u lokvu što ga je trenutno usporilo i prouzročilo zanošenje vozila.
5. Na temelju svega iznesenog mišljenja sam da je uzrok ove prometne nesreće lokva na kolniku koja je dovela do zanošenja vozila i učinila ga neupravljivim.
6. Lokva na kolniku je nepredvidiva prepreka koju je vrlo teško uočiti, pogotovo noću, a posljedica je neodržavanja prometnice.
7. Tehnički gledano, vozač ni na koji način nije doprinio nastanku ove prometne nesreće.
8. Ukupna šteta na parkiranim vozilima iznosila je 8.735,67 €.

20.Tužitelj je u podnesku od 12.5.2026. prigovorio vještačenju, kako slijedi:

• Kao uzrok štete vještak navodi aquaplaning te navodi da se radilo o situaciji u kojoj cit.: „zbog velike količine vode na kolniku, kotač gubi izravan kontakt s kolnikom pa

vozilo postaje neupravljivo i vozač gubi kontrolu nad vozilom. Drugim riječima vozač nema mogućnosti djelovati na kretanje vozila, ni upravljačem volanom ni kočenjem…“? – tužitelj ističe kako je ovakva konstatacija nevjerojatna, a imajući u vidu da se umjesto materijalne štete mogla izazvati i daleko veća – šteta fizičkoj osobi, primjerice pješaku koji se mogao zateći na licu mjesta.
Dakle, vještak očito svjesno u cijelosti izostavlja činjenice koje su od značaja za utvrđivanje stvarnog uzroka ove prometne nezgode – iako navodi da se tuženik kretao brzinom od skoro 60 km/h (59 km/h) u mjestu gdje je brzina ograničena na 50 km/h, ne smatra relevantnim navesti da se tuženik kretao prilagođenom brzinom (koja je trebala biti i znatno ispod dozvoljene u postojećim uvjetima – vrijeme nezgode u noći tj. oko 0,55 sati, mokar kolnik, loša vidljivost koju navodi i sam tuženik u svom iskazu na ročištu od 09. rujna 2025.godine i što je najvažnije – teška alkoholiziranost od 1,10 g/kg koja u cijelosti oduzima vozačke sposobnosti), odnosno da se tuženik kretao brzinom od cca 35 km/h ili štoviše da se uopće nije upustio u vožnju u takvom stanju - do prometne nezgode ne bi uopće došlo.
Stoga se postavlja pitanje vještaku što bi se dogodilo da je tuženik svjestan stanja u kojem se nalazi i vremenskih uvjeta (noć i mokar kolnik) vozilom upravljao prilagođenom brzinom od cca 35 km/h?
Drži li vještak onda generalno svi vozači koji u vožnji po mokrom kolniku naiđu na lokvu mogu oslobođeni odgovornosti za štetu koju prouzroče pa i živote koje ugroze jer su eto, naišli na lokvu pa ni upravljanje volanom, ni reagiranje na kočnicu ne bi moglo djelovati da preveniraju štetu? I laiku je jasno da reagiranje na kočnicu u takvim uvjetima nije rješenje, ali maskimalno smanjiti tj. prilagoditi brzinu – svakako je način za prijeći vozilom preko lokve bez posljedice izlijetanja vozila.
Tužitelj ovu tvrdnju vještaka smatra opasnom i neprihvatljivom, ali kako se potrudio tehnički „opravdati“ ovakvu dinamiku nezgode, tužitelj predlaže da vještak obrazloži tehnički pri kolikoj brzini nailaska na lokvu na cesti bi sasvim sigurno bez posljedice izlijetanja vozilo nastavilo vožnju.
• Iznosi se i primjedba na hipotetsko iznošene dinamike prometne nezgode pri kojoj se svjesno izostavljaju bitne činjenice utvrđene očevidom od strane policijskih djelatnika – cijela dinamika sastoji se u polemiziranju o tome jesu li oba kotača bila u kontaktu s kolnikom?
Tužitelju nije jasno kako se može izostaviti u cijelom Nalazu i mišljenju stvarna dinamika – obrazloženje kako dolazi do nastale štete na parkiranim vozilima i kući iako je očevidom jasno utvrđeno cit.“ Vedran Burić upravljao je vozilom DU 901 JI južnom prometnom trakom u smjeru istoka, te je dolaskom do mjesta događaja poradi neprilagođene brzine nailaskom na vodeni klin izgubio kontrolu nad vozilom zbog čega je došlo do zanošenja i vozila te je prešao na suprotni prometni trak, te izletio van sjevernog ruba kolnika gdje je prednjom desnom stranom vozila udario u metalnu ogradu ispred kbr. 122. , a zatim i parkirani automobil reg. oznaka DU 135 JV gdje se i zaustavio prednjim dijelom okrenut u smjeru sjevera. Od siline udara osobni automobil DU 135 JV se odbio i stražnjim dijelom udario u zid kuće ispred kbr. 122, a potom i lijevim bočnim dijelom u desni bočni dio osobnog vozila reg. oznaka DU 761 JI koji se nalazio parkiran neposredno uz osobno vozilo reg. oznaka DU 135 JV“… tuženik pri tome nije bio vezan sigurnosnim pojasom i bio je alkoholiziran 1,10 g/kg
Pitanje za vještaka – odnosi se na navedenu brzinu koja je očito bila znatno veća od utvrđene njegovim Nalazom i mišljenjem jer je brzina kojom nalijeće na lokvu na cesti prouzročila zanošenje na suprotni trak, a pri tome od silina udara u metalnu ogradu kbr. 122, te u parkirani automobil kojeg zbog takve siline uspijeva odbaciti na zid kuće i još jedno vozilo – jasno ukazuju da se radilo o brzini od minimalno cca 70- 80 km/h

• Pitanje za vještaka – zbog čega iz svog Nalaza i mišljenja u cijelosti izostavlja dinamiku i ne obavlja svoj zadatak a koji je bio – vještačiti dinamiku nastanka prometne nezgode? Vještak uopće ne opisuje kako je i na koji način nastala šteta na parkiranim vozilima i kući, već imamo „predavanje“ o pojmu aquaplaning, te kako bi pojava istog na cesti značila oslobađanje ikakve odgovornosti za štetu koja je prouzročena makar smo se u vožnju upustili pijanom stanju, bez pojasa, vozili očito dvostruko brže od dozvoljene brzine u uvjetima kišne noći i slabe rasvjete, te ni ne koristeći pojas – a u kojem slučaju po vještaku ni volan, ni brzina ništa ne znače – vozilo kao da se kreće bez vozača i nema nikakve odgovornosti osobe koja upravlja istim (?!)

Primjedba na vještačenje iznosi se osim na izostanak realno utvrđene dinamike i uzroka prometne nezgode i na procijenjenu visinu štete na vozilu VW Cady reg oznaka DU 135 JV, kao na izostanak procjene visine štete na kući (ograda, ulazna vrata od kuće i zid oko ulaznih vrata)
Vještak navodi da mu je prihvatljiva vještačena visina štete na vozilu reg oznaka DU 761 JI u iznosu od 1.300,00 EUR, dok mu „nije prihvatljiva“ visina – tj obračun totalne štete na vozilu reg. oznaka DU 135 JV u iznosu od 11.244,00 EUR – ovaj zaključak vještaka na okolnost visine je proizvoljan te nije usklađen sa cijenama na tržištu u vrijeme štetnog događaja za isti tip vozila, godinu starosti i prijeđene kilometre.
Iz oglasa koje tužitelj prilaže razvidno je da je procijenjena visina totalne štete od strane vještaka (nakon odbitka spašenih ostataka) na iznos od 7.435,67 EUR nedostatna i netočna.
Navod vještaka da je procjenitelj tužitelja utvrdio visinu totalne štete u iznosu od 11.244,00 EUR bez prethodnog izračuna nije točan – tužitelj je obračun totalne štete priložio uz tužbu (ponovno se prilaže). K tome analizom oglasa i stanja na tržištu koje tužitelj prilaže na uvid vještaku jasno je da je obračun totalne štete sačinjen od strane tužitelja u cijelosti realan (prilažu se cijene istog tipa vozila, starosti i prijeđenih kilometara – 14.900,00 EUR, 18.500,00 EUR, 16.200,00 EUR, 16.000,00 EUR) – predlaže se da se vještak očituje i na ovu iznesenu primjedbu.

Ujedno, da se očituje i obrazloži tj. dopuni vještačenje u dijelu koji se odnosi na nastalu imovinsku štetu na kući – koju uopće ne navodi u svom vještačenju iako je tužitelj priložio sve dokaze i na ovu okolnost (ograda, ulazna vrata kuće i zid oko ulaznih vrata – sveukupno isplaćen iznos od 347,57 EUR)
Zbog neopravdanog umanjenja realno obračunate totalne štete na vozilu reg oznaka DU 135 JV i izostavljanja isplaćene imovinske štete na kući – vještak na kraju pogrešno zaključuje da se radi o imovinskoj šteti u ukupnom iznosu od 8.737,67 EUR (1.300,00 EUR + 7.435,67 EUR= 8.735,67 EUR), umjesto iznosa od 12.891,57 EUR (1.300,00 EUR + 11.244,00 EUR + 347, 57 EUR =12.891,57 EUR).
Sijedom svega navedenog, predlaže se poglavito iz procesnih razloga – dopuna vještačenja radi odgovora na pitanja/primjedbe tužitelja, dok se s obzirom na sadržaj Nalaza i mišljenja ovog vještačenja već sada predlaže novo prometno-tehničko vještačenje po drugom vještaku jer će očiti manjak objektivnosti u ovom vještačenju kako po pitanju analize dinamike i uzroka prometne nezgode, tako i po pitanju manjkavo i nepotpuno vještačene visine – biti otegotno otkloniti dopunom vještačenja po istom vještaku.
U svemu ostalom tužitelj ustraje kao i tijekom raspravljanja, ustraje se u tužbi i tužbenom zahtjevu u cijelosti.

Vještak pri izračunu brzine navodi da je brzina vozila Golf poništena u 2 faze, i to kočenjem i udarom u parkirana vozila. Pri tome je vještak zanemario utvrđenu činjenicu da je prije udara u parkirana vozila vozilo Golf naletjelo na metalnu ogradu koja se odvojila od betonskog postolja i savila, a da je nakon toga vozilo zadobilo intenzivnu rotaciju, dakle uz strogo bočno proklizavanje i zanošenje je pri tome naletjelo na parkirana vozila.

-Osim deformacije na sva tri vozila, vještak nije uzeo u obzir da su u tom sudaru oba parkirana vozila bila pomjerena, pogotovo crveno parkirano vozilo koje se bočno pomjerilo u udarilo u drugo parkirano vozilo. Da bi se zaustavljeno vozilo pomijerilio, također je utrošena određena kinetička energija koju vještak pri izračunu nije uzeo u obzir, kao niti gubitak brzine pri udaru u ogradu i rotaciji poslije tog udara. Stoga je očito da Izračun brzine predmetnog vozila nije metodološki pouzdan ni točan.

-Nadalje vještak navodi da uslijed kočenja nije došlo do zanošenja vozila Golf jer su se lijevi kotači kretali po lokvi vode što je neutemeljeno, kako sa dokumentacije očevida iz koje proizlazi da je kolnik bio mokar, ali da ni na jednom dijelu kolnika nije bilo nakupljene vode, tako i sa tehničkog aspekta. Naime, gdje je utvrđen trag kočenja kolnik je dosta ravan te ne može postojati situacija da na jednom dijelu kolnika nema vode, a samo 1 m dalje od toga da se može nalaziti velika količina vode. Stoga se postavlja i pitanje kako to da je prednji desni kotač ocrtao trag kočenja i na onom dijelu gdje je po vještaku trebala postojati veća količina vode, jer taj trag sa jedne prometne trake prelazi na drugu prometnu traku, sve do lijevog ruba kolnika - nogostupa, na kojoj se po vještaku nalazila velika količina vode. Ako lijevi kotač nije ocrtao trag kočenja jer se kretao po lijevoj prometnoj traci na kojoj se po vještaku nalazila velika količina vode, onda niti desni kotač nije trebao ocrtati trag kočenja na lijevoj prometnoj traci jer se i taj kotač onda trebao kretati po sloju vode.

- Sa tehničkog aspekta, u praksi je poznata pojava da vozilo može ocrtati trag kočenja samo jednog kotača, što ne znači da drugi kotač nije bio kočen. Naime, činjenica da se je vidljivi trag jednog od kotača vozila pojavio a od drugog nije, ili se pojavio kasnije, znači da se je, u trenutku kada je kod prvog kotača nastupilo stanje blokade, to jest kada je došlo do pojave vidljivog traga kočenja, drugi kotač nalazio u području nižih vrijednosti proklizavanja, odnosno u području bližem optimalnim vrijednostima proklizavanja, gdje se, ne samo što koeficijent prijanjanja ima veću vrijednost od trenja klizanja, nego je i klizanje dodirne površine prorektora pneumatika po podlozi još tako malo da ne može rezultirati pojavom traga kočenja vidljivog prostim okom. Pri tome je vještak zanemario i činjenicu da se je vidljivi trag kočenja nalazio u blagom luku u lijevo, što znači da se je u fazi kočenja vozilo kretalo po zakrivljenoj putanji pa su onda opterećeniji bili vanjski kotači vozila, u ovom slučaju desni kotači, pa će onda u takvoj situaciji u pravilu ti kotači ostaviti tragove kočenja sa zanošenjem, što se je očito u konkretnom slučaju i dogodilo.

Slijedom navedenog, tehnički nije opravdan zaključak vještaka da vozač nije kriv za nastanak prometne nesreće, već da je upravo kombinacija neprilagođene brzine i alkoholiziranosti vozača isključivi uzrok gubitka kontrole nad vozilom.

Primjedbe u odnosu na vještačenu visinu obračuna totalne štete na vozilu VW Caddy:

Temeljem uvida u nalaz i mišljenje sudskog vještaka, ističe se kako je vještačenje u dijelu utvrđenja tržišne vrijednosti vozila i obračuna totalne štete metodološki manjkavo i u suprotnosti s pravilima struke procjene motornih vozila.
Sudski vještak vrijednost vozila utvrđuje isključivo putem:
• vremenske amortizacije (pad vrijednosti kroz starost – 28%)
• korekcije na temelju prijeđene kilometraže

Međutim:
• potpuno izostaje analiza ponude i potražnje na tržištu
• ne koristi se komparativna metoda (tržišni oglasi)
• ne uzima se u obzir stvarna prodajna cijena usporedivih vozila
Iako iz dokumentacije proizlazi:
• tržišni oglasi (2.0 TDI, 2016–2018.) u rasponu cca 14.000 – 19.000 EUR (dostavljena dokumentacija)

Stručno pravilo: tržišna vrijednost vozila mora se prvenstveno utvrđivati komparativnom metodom, a ne isključivo amortizacijom.
POGREŠNO UTVRĐENA NOVONABAVNA VRIJEDNOST
Vještak navodi:
• novonabavna vrijednost cca 30.388 EUR, ali je istu preuzeo za model 1.5 TSI
dok je iz prometne dozvole jasno:
• vozilo: VW Caddy 2.0 TDI, 75 kW
razlika:
• dizel (2.0 TDI) ima višu tržišnu vrijednost i drugačiji tržišni profil
• usporedba s benzinskom varijantom (1.5 TSI) nije metodološki prihvatljiva
Posljedica:
• pogrešna baza → pogrešna amortizacija → pogrešna završna vrijednost

Ostatak oštećenog vozila proizvoljno određen od strane vještaka na paušalni 17% ostatka dok u predmetu postoji obvezujuća ponuda za ostatke oštećenog vozila.
17% od pogrešno utvrđene tržišne vrijednosti vozila sa pdv-om u iznosu 8.964,60 eura sa pdv-om, što daje vrijednost oštećenog vozila po vještaku 1.528,93 eura sa pdv-om. Vještak zanemaruje obvezujuću ponudu za oštećeno vozilo u iznosu 2.890 eura sa pdv-om , te proizvoljno procjenjuje ostatke na iznos 1.528,93 eura.

Rezime
Nalaz sudskog vještaka u dijelu obračuna totalne štete:
• nije utemeljen na tržišnim kriterijima
• koristi pogrešnu osnovu (benzinski model 1.5 TSI umjesto 2.0 TDI)
• primjenjuje neadekvatnu metodu (isključivo amortizacija)
• ignorira dostupne tržišne podatke (oglasi i procjena 14.000 EUR)
• zanemaruje obvezujuću ponudu za ostatak vozila
• proizvoljno određuje vrijednost ostatka postotkom

Slijedom svega navedenog, predlaže se da se vještak očituje na iznesene primjedbe, dok se s obzirom na manjak objektivnosti vještačenja i otegotne mogućnosti otklanjanja primjedbi tužitelja dopunom vještačenje, predlaže se odmah i novo prometno tehničko vještačenje po drugom vještaku.

21.Tuženik u podnesku od 06. svibnja 2026. se očitovano na nalaz i mišljenje vještaka kako slijedi:

Sukladno nalogu suda, tako je svoj Nalaz i mišljenje sačinio stalni sudski vještak – dipl.ing.Ivica Hrdalo iz travnja 2026. Tuženik se očituje na Nalaz i mišljenje sudskog vještaka a sukladno nalogu suda iz rješenja br.Pn-15/2024-26 od ,05.05.2026, kako slijedi:
Za potrebe vještačenja vještaku je bio dostupan kompletan sudski spis (listovi 1-165) a sastavni dio spisa je i CD s fotografijama 1 – 23 koje je vještak također pregledao. Očevid na licu mjesta je obavljen dana 13. ožujka 2026. godine. Mjesto prometne nesreće je potpuno promijenjeno zbog rekonstrukciji prometnice. Na dan očevida izvođenje radova još nije bilo završeno jer završni sloj asfalta još nije ugrađen(Foto-1). Očevidom na licu mjesta Slika 1“ (l.s.65) - vidljivo je da je s obje strane ceste bio izgrađen nogostup ali bez ijedne rešetke za odvodnju kiše iz čega se nedvojbeno može zaključiti da u to vrijeme predmetna cesta nije imala ugrađen sustav oborinske odvodnje što znači da se kiša morala zadržavati na kolniku. Otežavajuća okolnost jest što je prometnica praktički horizontalna pa voda s kolnika nije mogla otjecati ni po uzdužnom profilu. Prema Situacijski plan (l.s.123) vozilo Golf se kretalo južnom prometnom trakom u smjeru istoka da bi, nakon što je vozač izgubio kontrolu nad vozilom, prešlo ukoso preko sjeverne prometne trake i zaustavilo se poprječeno, stražnjim dijelom na sjevernoj prometnoj traci, a prednjim dijelom na nogostupu. Na kolniku je evidentiran trag kočenja samo desnog kotača. Da su oba kotača bila u kontaktu s kolnikom, sila kočenja bi se ravnomjerno raspodijelila na oba kotača pa bi na kolniku ostala dva traga kočenja, a ne samo jedan.
Da je lijevi kotač bio u kontaktu s podlogom, a da zbog tehničkog kvara nije preuzeo silu kočenja nego se slobodno okretao, dok je istovremeno desni kotač bio blokiran djelovanjem kočnice, došlo bi do zanošenja vozila i kretanja ukoso ali ne ulijevo nego udesno tj. u stranu blokiranog kotača.
Vještak tako u svom vještvu utvrđuje i obrazlaže da je , aquaplaning situacija u kojoj, zbog velike količine vode na kolniku, kotač gubi izravan kontakt s kolnikom pa vozilo postaje neupravljivo i vozač gubi kontrolu nad vozilom. Drugim riječima vozač nema mogućnosti djelovati na kretanje vozila ni upravljačem (volanom) ni kočenjem.
U slučaju kad na kolniku nema previše vode gume istiskuju vodu i na taj način stalno ostaju u kontaktu s kolnikom. Kad se na kolniku zadrži previše vode ili kad vozilom naiđemo na lokvu, gume više nisu u stanju istisnuti vodu nego je „guraju“ ispred sebe što predstavlja veliki otpor pa dolazi do naglog usporenja vozila i ono postaje neupravljivo što znači da vozač ne može utjecati na kretanje vozila ni upravljačem (volanom) ni kočnicama. Ako jedan kotač uleti na lokvu, a drugi se slobodno kotrlja po kolniku dolazi do zanošenja vozila u stranu na kojoj se nalazi kotač koji je uletio u lokvu.
Vještak tako daje svoje mišljenje da je prema Zapisniku o očevidu (l.s. 120) na dionici ceste na kojoj se dogodila ova prometna nesreća brzina je bila ograničena na 50 km/h. U spisu se ne navodi da je na toj dionici prometnice bi postavljen neki od znakova opasnosti primjerice „neravan kolnik“. Neposredno prije nego što je vozač poduzeo radnju intenzivnog kočenja, vozilo Golf se kretalo brzinom od oko 59,0 km/h. S obzirom da lijevi kotač, za razliku od desnog, na kolniku nije ostavio trag kočenja nedvojbeno se može zaključiti da lijevi kotač nije bio u kontaktu s kolnikom. Da bi se vozilo zanijelo ulijevo dok mu je bio blokiran desni kotač, na lijevi kotač je morala djelovati neka vanjska sila koja je prouzročila veće usporenje od usporenja koje je postignuto blokiranim desnim kotačem. Tehnički gledano, jedino moguće objašnjenje zanošenja

vozila ulijevo, dok mu je blokiran desni kotač, jest da je u tom trenutku lijevi kotač uletio u lokvu što ga je trenutno usporilo i prouzročilo zanošenje vozila.
Na temelju svega iznesenog vještak zaključuje da je uzrok ove prometne nesreće lokva na kolniku koja je dovela do zanošenja vozila i učinila ga neupravljivim. Lokva na kolniku je nepredvidiva prepreka koju je vrlo teško uočiti, pogotovo noću, a posljedica je neodržavanja prometnice.
Tehnički gledano, vozač ni na koji način nije doprinio nastanku ove prometne nesreće.
Ukupna šteta na parkiranim vozilima iznosila je 8.735,67 €, iz čega je razvidno da je tužitelj oštećenima isplatio daleko veće iznose od stvarne štete (50 % više) za koje iznose je neosnovano teretio tuženika.
Tuženik nema primjedbi na Nalaz i mišljenje sudskog vještaka, isto smatra stručnim i sačinjenim lege artis na kojem se može temeljiti sudska odluka. Iz navoda tuženika i dokaza provedenih do sada razvidno je da je regresni zahtjev tužitelja u cijelosti neosnovan.
Tuženik ustraje u navodima da se nisu ispunile pretpostavke za gubitak prava iz osiguranja temeljem čl.7.st.1.toč.4. a) Uvjeta za obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti 1884 u primjeni od 08.12.2020. ,kao ni zakonske pretpostavke iz 24.st.1.toč.4.Zakona o obveznim osiguranjima u prometu koje bi tužitelju dale pravo povrata isplaćenog iznosa naknade štete od tuženika.
Tužitelj nije na nesumnjiv način, analizom krvi , dokazao da je tuženik , dana štetnog događaja, upravljao vozilom pod utjecajem alkohola , odnosno nije dokazao analizom krvi da bi udio alkohola u krvi tuženika kao vozača iznosila više od 0,5 g/kg , odnosno više od 0,5 promila , niti je dokazao da bi alkohol tuženika bio u uzročno posljedičnoj vezi sa nastankom predmetne prometne nezgode.
Sukladno odredbi čl.8.st.1.toč.2.Uvjeta za osiguranje od automobilske odgovornosti, osiguranik ne gubi svoja prava iz odredbe čl.7.Uvjeta ako dokaže da osigurani slučaj nije u uzročnoj svezi sa činjenicom da je vozač u trenutku prometne nesreće bio pod utjecajem alkohola , droge psihoaktivnih lijekova ili drugih psihoaktivnih tvari, koja okolnost je dokazana u ovom postupku.
Slijedom navedenog tužbeni zahtjev predlaže se u cijelosti odbiti kao neosnovan te tužitelja obvezati na naknadu tuženiku ovom parnicom prouzročenih troškova.

22. Iz očitovanja vještaka iz lipnja 2026. na tužiteljeve prigovore proizlazi da se tuženik kretao brzinom 60,6 km/h pa je razlika ove brzine u odnosu na brzinu izračunatu u nalazi i mišljenju 1,6 km/h, što znači da ta razlika nema bitni utjecaj na rezultate dobivene u pisanom nalazu i mišljenju. Tužitelj sebi daje za pravo određivati "prilagođenu brzinu pa navodi da je to oko 35 km/h, ali ne navodi kako je izračunao ili odredio tu brzinu. Vještak citira čl. 51. Zakona prema kojem je vozač dužan brzinu kretanja vozila prilagoditi osobina i stanju ceste, vidljivosti, preglednosti, atmosferskim prilikama, stanju vozila i tereta te gustoći prometa tako da vozilo može pravodobno zaustaviti pred svakom zaprekom koju, u konkretnim uvjetima može predvidjeti, odnosno da može pravodobno postupiti prema prometno pravili i znaku. Vještak je mišljenja je da prosječan vozač nije dužan uvijek kad pada kiša, voziti brzinom manjom od dopuštene samo zato što je kolnik mokar jer mokar kolnik ne znači nužno da će na kolniku biti lokve koje mogu utjecati na „prohodnost i tehničku ispravnost ceste“ što znači da je lokva na kolniku neočekivana i nepredvidiva prepreka. Mjesto na kojem je nastala lokva nije iznenadni događaj nego je posljedica propusta u održavanju prometnice. Da bi nastala lokva, na kolniku mora postojati ulegnuće, a ulegnuće ne

nastaje trenutno, kao posljedica nekog događaja nego je posljedica dužeg procesa ugibanja kolnika. Da je na tom mjestu bio postavljen odgovarajući prometni znak, vozač bi bio odgovoran ako ne bi smanjio brzinu.

Vještak tvrdi da tužitelj mudro zaključuje: da se vozač nije upustio u vožnju u takvom (alkoholiziranom) stanju – do prometne nezgode ne bi ni došlo, kojom tvrdnjom se slaže, vodeći se istom logikom može se zaključiti da do prometne nezgode ne bi došlo ni u slučaju da na kolniku nije bilo lokve.

Nadalje, vještak ističe da odgovornost vozača zbog vožnje u alkoholiziranom stanju i zbog nevezivanja pojasa ne utvrđuje prometni vještak nego sud i, po potrebi, medicinski vještak. Napominje da je tužitelj u tužbi naveo da je prometnu nesreću prouzročio Vedran Burić iz Komina na način …… zbog čega je izgubio kontrolu nad vozilom uslijed čega je došlo do zanošenja vozila i prelaska na suprotni prometni trak. Dakle i za tužitelja je nesporno da od trenutka kad je vozač izgubio kontrolu nad vozilom, vozilo nije bilo upravljivo.

Vještak za širu sliku ove problematike upućuje na čl. 2. Zakona o cestama (NN 84/2011) i čl. 5. Pravilnik o održavanju cesta (NN 90/2014) i čl. 25 toga Pravilnika koji citira u cijelosti. I naposljetku ističe kako na položenim fotografijama, sustav odvodnje nije bio ugrađen.

Mišljenje vještaka glasi:

1. Prema Zapisniku o očevidu (l.s. 120) na dionici ceste na kojoj se dogodila ova prometna nesreća brzina je bila ograničena na 50 km/h, a neposredno prije nego što je vozač poduzeo radnju intenzivnog kočenja, vozilo Golf se kretalo brzinom od oko 60,6 km/h. Drugih prometnih znakova nije bilo.
2. S obzirom da lijevi kotač, za razliku od desnog, na kolniku nije ostavio trag kočenja nedvojbeno se može zaključiti da lijevi kotač nije bio u kontaktu s kolnikom zbog čega vozilo nije bilo upravljivo što u svojoj tužbi navodi i tužitelj („izgubio kontrolu nad vozilom“).
3. Da bi se vozilo zanijelo ulijevo dok mu je bio blokiran desni kotač, na lijevi kotač je morala djelovati neka vanjska sila koja je prouzročila veće usporenje od usporenja koje je postignuto blokiranim desnim kotačem. Tehnički gledano, jedino moguće objašnjenje zanošenja vozila ulijevo, dok mu je blokiran desni kotač, jest da je u tom trenutku lijevi kotač uletio u lokvu što ga je trenutno usporilo i prouzročilo zanošenje vozila.
4. Na temelju svega iznesenog mišljenja sam da je uzrok ove prometne nesreće lokva na kolniku koja je dovela do zanošenja vozila i učinila ga neupravljivim.
5. Lokva na kolniku je nepredvidiva prepreka koju je vrlo teško uočiti, pogotovo noću, a posljedica je propusta u održavanju prometnice.
6. Tehnički gledano, vozač ni na koji način nije doprinio nastanku ove prometne nesreće.
7. Ukupna šteta na parkiranim vozilima iznosila je 9.836,67 €.

23.Tužitelj u podnesku od 2. rujna 2026. je prigovorio očitovanju vještaka bitno ističući:

Tužitelj prvenstveno želi ukazati da sudski vještak Ivica Hrdalo,dipl.ing., svojim očitovanjem nije odgovorio na utemeljene i argumentirane prigovore tužitelja, koje je tužitelj istakao u odnosu na zaprimljeno vještačenje u podnesku od 12.05. 2026.g., čime je potvrdio navode tužitelja da je njegovo vještačenje u cijelosti ne prihvatljivo, te se na istome ne može donijeti zakonita i valjana sudska odluka.
Tužitelj u odnosu na zaprimljeno očitovanje sudskog vještaka I. Hrdalo,dipl.ing., ističe slijedeće primjedbe na očitovanje vještaka:
•Vještak u svom očitovanju nije odgovorio na prigovor na njegov nalaz i mišljenje, već se u istom upustio u "lektorska" i "pravna" pitanja, citirajući zakone, a koja nisu u domeni prometno-tehničkog vještaka. Tumačiti zakone može samo Sud a ne vještak.

Tako vještak u svom očitovanju navodi "…Međutim na situacijskom planu taj bočni pomak nije ucrtan pa samim tim vještaku nije poznata dužina bočnog pomaka"... Situacijski plan jeste sastavni dio dokumentacije očevida, a dokumentaciju očevida sastavljaju policijski službenici - očevidna ekipa koja utvrđuje činjenično stanje. Dakle, tragove i konačne zaustavne položaje vozila. Nije zadatak očevidne ekipe da utvrđuje zaustavne putove vozila, koliko su se pomjerila i slično, već je to isključivo zadatak prometno-tehničkog vještaka. Vještak to nije utvrdio pod izlikom da to nije utvrđeno očevidom, čime je vještak napravio jednu od brojnih pogrešaka pri određivanju brzine kretanja vozila.
A druga pogreška je ona na koju opet vještak nije odgovorio. Naime, vještak je gubitak kinetičke energije zbog udara u ogradu na kojoj je nastala šteta procijenio kao da je minimalan (EES procijenjen svega oko 2 km/h) jer je šteta od samo 350 €. Međutim, na taj način se EES vrijednost ne procjenjuje, već na temelju deformacija na vozilu i korištenjem EES kataloga, o očito je da vještak to nije koristio. Nadalje, vještak priznaje da se vozilo rotiralo nakon udara u ogradu, što onda znači da je imalo i određenu kutnu brzinu. Prema tome je, osim translacije, vozilo nakon udara u ogradu zadobilo i rotacijsko kretanje, međutim vještak nije izračunao kutnu brzinu vozila neposredno nakon sudara niti energiju izgubljenu na rotaciju, Ono što je vještak kao prikazao u svom izračunu jeste gubitak brzine zbog translatornog pomaka vozila.
Vještak nadalje nije uzeo u obzir niti energiju potrebnu za rušenje metalne ograde. Da bi došlo do rušenja ograde također je bila utrošena određena količina energije, jer ograda se nije srušila sama od sebe. Dakle niti tu energiju vještak nije uzeo u obzir pri određivanju naletne brzine.
Dalje, vještak nije odgovorio na pitanje iz prethodnog očitovanja, citiramo;…"Nadalje vještak navodi da uslijed kočenja nije došlo do zanošenja vozila Golf jer su se lijevi kotači kretali po lokvi vode što je neutemeljeno, kako sa dokumentacije očevida iz koje proizlazi da je kolnik bio mokar, ali da ni na jednom dijelu kolnika nije bilo nakupljene vode, tako i sa tehničkog aspekta. Naime, gdje je utvrđen trag kočenja kolnik je dosta ravan te ne može postojati situacija da na jednom dijelu kolnika nema vode, a samo 1 m dalje od toga da se može nalaziti velika količina vode. Onda se postavlja i pitanje kako to da je prednji desni kotač ocrtao trag kočenja i na onom dijelu gdje je po vještaku trebala postojati veća količina vode, jer taj trag sa jedne prometne trake prelazi na drugu prometnu traku, sve do lijevog ruba kolnika - nogostupa, na kojoj se po vještaku nalazila velika količina vode. Ako lijevi kotač nije ocrtao trag kočenja jer se kretao po lijevoj prometnoj traci na kojoj se po vještaku nalazila velika količina vode, onda niti

desni kotač nije trebao ocrtati trag kočenja na lijevoj prometnoj traci jer se i taj kotač onda trebao kretati po sloju vode"...
NA OVU PRIMJEDBU VJEŠAK SE U SVOM OČITOVANJU NIJE OČITOVAO NITI JEDNOM REČENICOM!
Da li je vještak izišao na lice mjesta i utvrdio "udubinu" na kolniku gdje se mogla nakupiti velika količina vode koju navodi, iako nikakva voda nije utvrđena obavljenim očevidom, odnosno toliko udubljenje na kolniku, naprotiv očevidom su utvrđene odvodne šahte, u što su se svi uvjerili pa i sam uređujući sudac!
Glede visine štete, tužitelj ističe slijedeće;
•Tržišna vrijednost vozila – ponuda / potražnja Naime, iz dostupnih oglasnika za usporediva vozila VW Caddy proizvodnje 2016.-2018. godine vidljivo je da su oglašene cijene u promatranom razdoblju kretale približno između 14.900 EUR i 19.000 EUR, što ukazuje na značajno višu tržišnu razinu od one proizlazeći iz primijenjene korekcije od samo 2,5%.
Budući da faktor ponude i potražnje predstavlja upravo korekciju kojom se kataloška odnosno teorijska vrijednost usklađuje sa stvarnim tržišnim okolnostima, nužno je objasniti na temelju kojih konkretnih usporednih vozila, u kojem broju i po kojoj metodologiji je utvrđeno da tržišni utjecaj iznosi upravo 2,5%.
Bez takve analize ostaje nejasno zbog čega je primijenjena korekcija od svega 2,5%, osobito imajući u vidu da usporedni oglasi za vozila iste ili slične starosti, motorizacije i namjene pokazuju osjetno višu razinu tržišnih cijena. Stoga se ocjenjuje da je predmetni korektivni faktor podcijenjen te da ne odražava stvarne tržišne odnose ponude i potražnje u trenutku nastanka štete.
Tužitelj sukladno prethodno iznesenom, a obzirom da se vještak na tehnički manjkav način očitovao na primjedbe, a na glavna pitanja nije niti odgovorio, osim što se ispravno očitovao da se ne piše "pomijerilo" već "pomjerilo", predlaže se odbacivanje nalaza i mišljenja ovog vještaka, te određivanje novog vještačenja. Smatramo da se nedostaci postojećeg nalaza ne mogu otkloniti dopunskim očitovanjem istog vještaka, budući da proizlaze iz pogrešne metodologije, nepotpunog utvrđenja činjenica i pogrešnih stručnih zaključaka.
Stoga predlažemo određivanje novog vještačenja po drugom sudskom vještaku.

24.Tuženik u podnesku od 3. rujna 2026. ističe da su prigovori tužitelja na vještačenja paušalni i neutemeljeni, budući je sudski vještak u cijelosti otklonio primjedbe tužitelja na nalaz i mišljenje vještaka te se usprotivio provođenju dokaza novim prometno tehničkim vještačenjem i za to nisu ispunjenje zakonske pretpostavke. Tužitelj ničim nije doveo u sumnju utvrđenje sudskog vještaka da je uzrok ove prometne nesreće lokva na kolniku koja je dovela do zanošenja vozila i učinila ga neupravljivim.
Lokva na kolniku je nepredvidiva prepreka koju je vrlo teško uočiti, pogotovo noću, a posljedica je propusta u održavanju prometnice, o čemu svjedoči činjenica rekonsktrukcije predmetne dionice ceste u vrijeme rekonstrukcije događaja i očevida na licu mjesta uz prisustvo suda , sudskog vještaka i parničnih stranaka. Postojanje lokve i tzv. vodenog klina utvrđena je i u zapisniku o očevidu koji je povodom predmetne prometne nezgode sačinio policijski službenik, a postojanje šahti za odvod oborinskih voda Mjesto na kojem je nastala lokva nije iznenadni događaj nego je posljedica propusta u održavanju prometnice. Da bi nastala lokva, na kolniku mora postojati ulegnuće, a ulegnuće ne nastaje trenutno, kao posljedica nekog događaja nego je posljedica dužeg procesa ugibanja kolnika. Da je na tom mjestu bio postavljen

odgovarajući prometni znak, vozač bi bio odgovoran ako ne bi smanjio brzinu. Međutim, takvog znaka nije bilo.
Alkoholiziranost vozača nije u uzročno posljedičnoj vezi s nastankom predmetne prometne nezgode, već je uzrok nastanka ove prometne nesreće lokva na kolniku koja je dovela do zanošenja vozila i učinila ga neupravljivim. Lokva na kolniku je nepredvidiva prepreka koju je vrlo teško uočiti, pogotovo noću, a posljedica je neodržavanja prometnice, te je za nastanak prometne nezgode odgovoran upravitelj ceste, a kako je to i utvrđeno vještvom .Stoga ne postoji osnov za regres tužitelja u odnosu na tuženika.

25.Vještak saslušan na ročištu 15. rujna 2026. je iskazao da je upoznat s tužiteljevim prigovorima na svoje vještačenje te je izjavio:

"Tragove na kolniku može jedino utvrditi policija tijekom očevida. Nije točna tužiteljeva tvrdnja da vještak utvrđuje tragove već vještak temeljem tragova koje je utvrdila policija i evidentirala u zapisnik o očevidu može rekonstruirati slijed nastanka prometne nesreće. U spisu predmeta nema tragova translatornog niti kružnog zanošenja, a ja radim isključivo na temelju podataka iz spisa. Izričito tvrdim da tvrdnja da nisam uzeo u obzir niti energiju potrebnu za rušenje metalne ograde u ovom predmetu nije bitno jer je riječ o svega minornom utjecaju. U prethodnom očitovanju sam naveo da je 2,7 % razlika brzine ako uključimo odnosno ne uključimo oštećenje ograde, a tolerancija pri mjerenju brzine laserom je 10 %. U odnosu na tužiteljev prigovor da na jednom dijelu kolnika nije bilo nakupljene vode, a da se na drugom dijelu može nalaziti, ja ne prihvaćam jer mi ne govorimo o sloju vode koji je ravnomjerno raspoređen po kolniku nego govorimo o lokvi koja se našla samo ispod lijevog kotača a treba imati na umu da je lokva nešto dublje od sloja vode. U odnosu na tvrdnju da bih na licu mjesta utvrdio udubinu ja nisam utvrdio udubinu jer su radovi na cesti bili u tijeku. Sjećam se da je jedan svjedok rekao da nije bila lokva dok je svjedokinja rekla da je bila lokva. Moja tvrdnja je da je tu bila lokva, dakle nije se radio o ravnomjernom sloju vode preko cijelog kolnika što bih potvrdio sa 100% sigurnošću, jer u protivnom ne bi došlo do zanošenja. Sve sam ovo opisao u svom nalazu i mišljenju. U konkretnom slučaju imamo desni traj kočenja, a lijevog nema jer se auto zanijelo i desni kotač je uhvatio asfalt i ostavio trag, a lijevi nije. Izričito tvrdim da je lokva uzrok, a postoji mogućnost da je ovaj kotač koji je ušao u lokvu malo odbačen u zrak zbog čega nema traga kočenja, ali to doista ostavljam kao jednu od mogućnosti. Iz fotografija koje su priložene spisu sam utvrdio da oborinska odvodnja nije postojala jer je nogostup s obje strane bio izgrađen bez ikakve rešetke ili kanala (rigola). Ja sam u vještačenju citirao sve propise po kojima je vlasnik ceste dužan napraviti cestu s oborinskom odvodnjom a zatim je održavati. Naglašavam da prema pravilniku Hrvatskih cesta održavanje ceste počine s danom njenog puštanja u promet. U odnosu na tvrdnju da sam ja glede visine štete primijenio korekciju od samo 2,5 % govorimo o tržišnom utjecaju, ja odgovaram da se taj parametar ponude i potražnje kreće od -5 do + 5 m%. Ako je potražanja veća od ponude onda je od 0 do 5, a ja sam stavio 2,5 % i ne vidim čime bi tu bio oštećen tužitelj jer je riječ o tzv. sredini. Za utvrđenje ovog postupka ne postoji metodologija već je to slobodna procjena vještaka. Moj zaključak je da je uzrok

prometne nesreće lokva na cesti kao posljedica neodržavanja ceste. Podloga za izradu nalaza i mišljena bio je cjelokupan spis, i to zapisnik o očevidu, situacijski plan i fotoelaborat. Zašto nigdje u tim dokumentima nije navedena lokva na cesti kao uzrok nastanka prometne nesreće ja ne mogu reći, a iz mog iskustava, mogu reći da ovo nije prvi put da nisu upisane svi relevantni podaci, a bila je i noć i kiša. Do lokve na cesti došao je na način opisan na str. 6 svog pisanog nalaza i mišljenja, znači ako se automobil gibao pravocrtno potrebna je velika sila da ga zarotira i da se nastavi kretati ukoso preko suprotne trake. Riječ je isključivo o fizičkoj prepreci. Naglašavam da je bio kamen, životinja ili nešto sl. to nisu dovoljno veliki otpori da bi zarotirali vozilo ulijevo. Dalje, tu se radilo o trenutačnoj sili, odnosno trenutno ga je zarotiralo ulijevo jer je činjenica da se on nastavio kretati ukoso ulijevo ali pravocrtno, jer je trag kočenja sto posto ravan. Naglasio bi da u zapisniku policije stoji da je bila kiša (stanje kolnika mokar vremenske prilike kiša). Brzina vozila ako nema gubitka energije na ogradi je 59 km, a ako uključimo ogradu 60,6 km/h. Meni za izradu vještačenja nije bilo potrebno izračunati kutnu brzinu, ali ako je uopće došlo do zanošenja, što mi ne znamo ako je bilo translatorno onda nema kutne brzine. Sve bi to bilo nagađanje u konkretnom slučaju. Ja sam brzinu vozila izračunao na temelju traga kočenja i oštećenja vozila jer je najveći dio energije potrošen na to pa bih rekao da je izračun egzaktan. Ja sam pisao samo ono u što sam na temelju podataka iz spisa bio 100 % siguran. Ja nisam uzimao u obzir iskaze svjedoka prilikom očevida jer imam fotografije u spisu napravljene kad se nesreća dogodila pa mi njihovi iskazi u tom smislu nisu bili nužni. Za ovu premetnu nesreću dovoljan je sloj od 3 cm vode, a mi ne znamo koliki je sloj bio u vrijeme prometne nesreće, ali sam već govorio da je neka sila zarotirala auto, a po meni je to upravo bilo zbog lokve. Prilikom vršenja očevida kolnik je bio u izgradnji i nalazi se grubi šoder."

26. Iz navedenog nalaza i mišljenja prometnog vještaka proizlazi da je isključivi uzrok prometne nesreće propust u održavanju ceste (lokva na kolniku) dok vozač – tuženik tehnički nije doprinio nastanku prometne nesreće. Činjenica da je desni kotač ostavio trag kočenja, a lijevi nije dokazuje da lijevi kotač u kljunom trenutku nije iamo kontakt s asfaltom. Ulazak lijevog kotača u lokvu stvorio je klin od vode ispod gume (tzv. aquaplaninag ili aqvaplaninag). Voda je trenutno usporila lijevu stranu vozila dok je blokirani desni kotač još imao trenje, što je fizikalno moralo rezultirati neupravljivim zanošenjem vozila u lijevu stranu. Iz vještačenja proizlazi da se vozilo kretalo brzinom od 60,6 km/h. Iako postoji tehničko prekoračenje je od 10,6 km/h, vještak izričito naglašava da vozač ni na koji način nije doprinio nastanku nesreće ("u odnosu na brzinu izračunatu u nalazu i mišljenju razlika je 1,36 km/h, odnosno 2,7 % što znači da ta razlika nema bitni utjecaj na rezultate dobivene u nalazu i mišljenju. Vještak opravdava vozača činjenicom da je lokvu na kolnik iznimno teško uočiti, pogotovo u noćnim uvjetima te da na cesti nije bilo znakova opasnosti (npr. "neravan kolnik" ili "opasnost od klizanja / vode na kolniku") koji bi vozača upozorili da dodatno smanji brzinu ispod ograničenja. Prema Zakonu o cesta i Zakonu o sigurnosti prometna na cestama, tvrtka nadležan za održavanje te dionice (Hrvatske ceste; županijske ceste ili lokalno komunalno poduzeće) dužna je osigurati da na kolniku nema nakupljanja

vode koja ugrožava promet. Ako problem ne mogu riješiti, dužni su postaviti privremenu prometnu signalizaciju. Budući da vještak definira lokvu kao "uzrok koji je učinio vozilo neupravljivim", prekršaj brzine od 60,6 km/h gubi uzročni-posljedičnu vezu s nastankom same nesreće. Stajalište je ovog suda da tuženik nije odgovoran i da se s pravom može pozvati na višu silu ili kako vještak upućuje isključivo odgovornost treće strane (upravitelja ceste). Sud je saslušao prometnog vještaka koji je u potpunosti ostao kod svog pisanog nalaza i mišljenja i očitovanja, koje vještačenje sud prihvaća u potpunosti jer je isto u skladu s pravilima, znanosti8, iskustva i vještine, zbog čega nije prihvati tužitelj prijedlog za izvođenjem dokaza novim prometno – tehničkim vještačenjem na okolnosti utvrđivanja nastanka dinamike prometne nesreće. Tužitelj ničim nije dokazao da je alkohol na bilo koji način utjecao na dinamiku nesreće, jer je vještak jasno utvrdio da opasnost (lokva) objektivno nije bilo moguće uočiti na vrijeme, pa faktor vozačeve reakcije opće nije bitan u konkretnom slučaju. I naposljetku sama alkoholiziranost (makar bila preko 1,00 promila ne stvara regresnu obvezu ako je nesreća posljedica propusta treće osobe (neodržavanja ceste) ili više sile, što je tuženik tehnički dokazao vještačenjem.
U prilog zaključku vještaka da je bila lokva na cesti je iskaz svjedokinje Nikoline Vuković koja je iskazala: " Kolnik je bio mokar i bilo je lokvi." Sud ne prihvaća iskaz svjedoka Nevena Vukovića da nije bila nikakva lokva na cesti, niti prihvaća iskaz svjedoka Filipa Buntića da bi uzrok nesreći bila neprilagođena brzina, jer su protivni prometno-tehničkom vještačenju iz kojeg jasno i nedvojbeno proizlazi da je uzrok nesreće baš lokva na cesti, te vodeći računa da je to moguće zaključiti i iz iskaza svjedokinje Nikoline Vuković koja je navela da je kolnik bio mokar i da je bilo lokvi.

27.O troškovima postupka odlučeno je na temelju odredbe čl. 154. st. 1. ZPP-a i Tarifi o nagradama i naknadi troškova za rad odvjetnika ("Narodne novine", 138/23 u daljnjem tekstu: OT).

28.Tuženiku pripadaju troškovi za: sastav podneska od 28.2.2025. 200,00 eura, zastupanje na raspravi 4.3.2025. 200,00 eura (Tbr. 9. t.1. OT), zastupanje na raspravi 15.4.2025. 200,00 eura (Tbr. 9. t. 1. OT), zastupanje na raspravi 9.9.2025. 200,00 eura (Tbr. 9. t. 1. OT), zastupanje na raspravi 21.10.2025. 200,00 eura (Tbr. 9. t. 1. OT), zastupanje na licu mjesta 13.3.2026. 200,00 eura (Tbr. 9. t. 1. OT), za sastav podneska od 6.5.2026. 200,00 eura (Tbr. 8. t.1. OT), za sastav podneska od 29.7.2026. 200,00 eura (Tbr. 8. t.1. OT), zastupanje na raspravi 15.9.2026. 200,00 eura (Tbr. 9. t. 1. OT), ili ukupno 1.800,00 eura, što uvećano za PDV od 25% što iznosi 450,00 eura ili ukupno 2.250,00 eura (članak 155. stavak 1. ZPP-a).

29.Tuženikov zahtjev za naknadu troškova za zastupanje na ročištu 4.2.2025. nije osnovan jer je ovo ročište odgođeno. Tuženikovi zahtjevi za sastav podnesaka od 6.4.2025., 18.5.2026., 3.9.2026., nije osnovan jer ti podnesci nisu bili nužni, dok se zahtjev za zastupanja na raspravi i očevidu ponavlja dva puta, pa je sud priznao samo jedan i naposljetku neosnovan je zahtjev za zastupanje na ročištu za objavu.

30.Stoga je sud odbio tuženikov zahtjev za naknadu troškova u iznosu od 1.400,00 eura.

31.Zbog svega izloženog presuđeno je kao u izreci.

U Pločama, 27. listopada 2026.

S u d a c:

Darko Jelčić

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:
Protiv ove presude dopuštena je žalba županijskom sudu u roku 15 dana od dana kada je održano ročište za objavu presude. Žalba se podnosi ovom sudu u tri istovjetna primjerka.

DOSTAVNA NAREDBA:
1. Tužitelj Croatia osiguranja d.d. Zagreb, Vatroslava Jagića 33, koga zastupa kao generalni punomoćnik Milomir Gustin, diplomirani pravnik
2.Punomoćnica tuženika Jasminka Franić, odvjetnica iz Splita, Hrvatske bratske zajednice 8/11

Broj zapisa: **9-3088f-43220**

Kontrolni broj: **0f742-99356-96821**

DARKO JELČIĆ

Elektronički potpisano: 27.10.2026T14:35:31 (UTC:2026-10-27T13:35:31Z)
Provjera: https://epotpis.rdd.hr/provjera
Broj zapisa: f3b6b373-5803-4178-9aed-9912d79cc0ca
Općinski sud u Metkoviću

Ovaj dokument je u digitalnom obliku elektronički potpisan.

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, **Općinski sud u Metkoviću** potvrđuje vjerodostojnost dokumenta.