



Republika Hrvatska
Općinski sud u Splitu
Gundulićeva 27
21000 Split

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 Splitu, po sucu Tomislavu Bagi, na prijedlog sudske savjetnice Tee Pušić, u pravnoj stvari tužitelja Igora Čeme, Domovinskog rata 29b, Podstrana, OIB: 59274698638, zastupanog po punomoćnici Sandi Mršić Basti, odvjetnici u Splitu, protiv tuženika EUROHERC osiguranje d.d. Zagreb, Ulica grada Vukovara 282, OIB: 22694857747, zastupano po punomoćniku Iliji Kriviću, odvjetniku u Grgić & partneri odvjetničko društvo d.o.o. iz Zagreba, nakon održane i zaključene glavne i javne rasprave 6. srpnja 2026. u prisutnosti punomoćnice tužitelja i punomoćnika tuženika, radi naknade štete, 11. rujna 2026.

p r e s u d i o j e

I. Nalaže se tuženiku EUROHERC osiguranje d.d. OIB: 22694857747, u roku od 15 dana, isplati tužitelju Igor Čeme, OIB: 59274698638, na ime naknade imovinske štete iznos od 5.384,79 eura sa zateznom kamatom koja na navedeni iznos teče od presuđenja, dakle od 11. rujna 2026. 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.

II. Za više traženo na ime potraživanja zateznih kamata na dosuđeni iznos od 5.384,79 eura na ime naknade imovinske štete od 4. prosinca 2019. do 10. rujna 2026. tužbeni zahtjev se odbija kao neosnovan.

III. Nalaže se tuženiku EUROHERC osiguranje d.d. OIB: 22694857747, u roku od 15 dana, naknaditi tužitelju Igor Čeme, OIB: 59274698638, parnični trošak u iznosu od 4.689,68 eura sa zateznom kamatom koja na navedeni iznos teče od presuđenja, dakle od 11. rujna 2026. 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.

IV. Za više traženo na ime naknade troškova postupka, preko iznosa od 4.689,68 eura do iznosa od 5.006,00 eura, zahtjev tužitelja se odbija kao neosnovan.

Obrazloženje

1. Tužitelj u tužbi navodi kako je 4. prosinca 2019. parkirao svoj automobil Fisker Karma, registracijskih oznaka ST 4499 N, na parkiralištu restorana Čagini Dvori u Žrnovnici.

Navodi da dok je njegov automobil bio parkiran na parkiralištu restorana, da je automobil Renault 4, registracijskih oznaka ST 507 UH, kojim je upravljao Igor Jurenić, naletjelo na stražnja desna vrata parkiranog osobnog vozila tužitelja, da bi zatim nastavilo strugati po bočnoj strani istoga. Navodi da su kao posljedica sraza na oba automobila nastala oštećenja.

Da je vozač automobila Renault 4, Igor Jurenić, koji je prouzrokovao štetu, osiguranik tuženika te da je imao zaključenu policu osiguranja od automobilske odgovornosti br. 08103751375.

Navodi kako su on i Igor Jurenić prijavili nastalu štetu kod tuženika 5. prosinca 2019. te da je izvršen izvid štete istoga dana te da je iz izvida štete razvidno da je oštećeno vozilo tužitelja te su popisana sva oštećenja za popravak i zamjenu.

Tužitelj navodi da je temeljem odštetnog zahtjeva podnesenog tuženiku 28. siječnja 2020. zaprimio odgovor tuženika kojim ga obavještavaju da je temeljem prijave i zahtjeva za naknadu štete, Izvješća o prometnoj nesreći, izjave osiguranika u svezi štetnog događaja te fotoelaborata sa oštećenjima vozila tuženik donio odluku da je odštetni zahtjev pravno neosnovan. Da je u istom dokumentu tuženik obavijestio tužitelja da će se u svakom trenutku u budućnosti, ukoliko otkloni razloge odbijanja i/ili ukoliko tuženik sam uspije otkloniti prepreke, ponovno uzeti predmet u razmatranje i donijeti novu odluku po predmetnom odštetnom zahtjevu.

Navodi da je sukladno naputku iz odgovora tuženika svu dokumentaciju proslijedio stalnom sudskom vještaku, dipl. ing. Nevenu Kralju, koji je sačinio stručno vještvo prometne nezgode u kojemu je na temelju analize oštećenja na vozilu zaključio da je do primarnog sraza između prednjeg lijevog dijela osobnog vozila Renault 4 i to prednjeg dijela prednjeg lijevog blatobrana, rubnog lijevog dijela prednjeg branika i bočnog desnog dijela parkiranog osobnog vozila Fisker Karma došlo na parkirališnom prostoru ispred ugostiteljskog objekta Čagini Dvori, da je u primarnom kontaktu došlo do naleta na stražnja desna vrata osobnog vozila Fisker Karma i to pod kutom od oko 15 stupnjeva, da bi nakon primarnog kontakta, osobno vozilo Renault 4 lijevim dijelom prednjeg branika i prednjim dijelom prednjeg lijevog blatobrana nastavio strugati po bočnoj desnoj strani osobnog vozila Fisker Karma te da oštećenja na oba vozila odgovaraju po visini i intenzitetu naleta.

Navodi da je vještak utvrdio visinu štete na osobnom vozilu Fisker Karma, odnosno da je utvrdio oštećenja na vozilu, dijelove za popravak i da je potrebno 16 radnih sati limara i 16 radnih sati lakirera, što odgovara izvidu štete Osiguravatelja broj: 19181051093/1 od 5. prosinca 2019.

Vještak je utvrdio visinu štete u ukupnom iznosu za dijelove zajedno sa PDV-om u iznosu od 33.971,75 kuna + troškovi limara i lakirera s PDV-om u iznosu od 6.600 kuna, dakle ukupno iznos od 40.571,75 kuna.

Stoga tužitelj potražuje od tuženika iznos od 40.571,75 kuna po osnovi naknade imovinske štete zajedno sa zateznim kamatama računajući od 4. prosinca 2019. pa do isplate, sve uz naknadu troškova postupka.

2. Tuženik u odgovoru na tužbu navodi da priznaje kao neprijepornu činjenicu da je 4. prosinca 2019. za vozilo vlasnika Igora Jurenića, registarske oznake ST 507 UH kod tuženika bio zaključen ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti te da zbog navedene činjenice priznaje pasivnu legitimaciju.

Tuženik osporava osnovu odgovornosti. U cijelosti osporava navode iz tužbe glede dinamike i načina nastanka štete te osporava uzročno-posljedičnu vezu oštećenja vozila tužitelja i vozila osiguranika tuženika.

Osporava i visinu tužbenog zahtjeva kao previsoko postavljenog te ujedno ističe kako se izričito protivi korištenju dostavljenog privatnog prometnog vještva dipl. ing. Nevena Kralja kao nepravilnog i neobjektivnog.

Navodi da tužitelj ničim ne dokazuje da je isti uopće popravio svoje vozilo te da je platio popravak u visini koja se potražuje tužbenim zahtjevom te zahtjeva očitovanje tužitelja je li isti izvršio popravak vozila, te ukoliko jest, gdje i kada, za koji iznos novca te da o tome dostavi dokaz.

Tuženik osporava zatraženi početak tijeka zateznih kamata. Navodi da tužitelj ničim nije dokazao je li popravio vozilo i time angažirao vlastita novčana sredstva u svrhu reparacije štete. Da je po primitku odštetnog zahtjeva, obzirom na sve okolnosti u vrijeme odlučivanja, u cijelosti postupio sukladno svojoj obvezi iz odredaba članka 12. ZOOP-a te tužitelju u roku od 60 dana poslao Utemeljeni odgovor.

Predlaže odbiti tužbeni zahtjev uz obvezu tužitelja na naknadu troška parničnog postupka tuženiku.

3. Tužitelj se podneskom od 26. listopada 2022. očitovao na odgovor na tužbu tuženika i u bitnome naveo kako su neosnovani tuženikovi prigovori u odnosu na osporavanje osnova odgovornosti, u odnosu na dinamiku i način nastanka štete te osporavanje uzročno-posljedične veze između oštećenja vozila tužitelja i vozila osiguranika.

Tužitelj smatra da su ispunjeni svi elementi utvrđenja osnova odgovornosti za štetu i to štetna radnja koja uzrokuje štetu na strani tužitelja kao oštećenika, uzročnost između štetne radnje kao uzroka i nastale štete kao posljedice.

Navodi da je nesporno da je vozač automobila Renault 4 priznao da je prouzrokovao oštećenja na automobilu u vlasništvu tužitelja te je zajedno sa tužiteljem kod tuženika prijavio štetu i podnio zahtjev za naknadu štete iz automobilske odgovornosti broj predmeta: 191810512093, sačinio prijavu štetnog događaja i nastale štete te da je izvršen pregled vozila u vlasništvu tužitelja i nastale štete.

Da je na temelju izvršene prijave štete procjenitelj zaposlen kod tuženika utvrdio oštećenja na automobilu te da su u rubrici Oštećenja na vozilu navedeni dijelovi koje je potrebno zamijeniti, dijelovi koje je potrebno popraviti te potrebno radno vrijeme za popravak vozila.

Da je vještak u svom nalazu i mišljenju obrazložio nastanak predmetne štete te utvrdio da ista odgovara opisanom naletu i intenzitetu naleta.

Posebno ističe kako se radi o automobilu koji nije uobičajen na cestama u Republici Hrvatskoj. Navodi kako se nakon nezgode i nakon obavljenog izvida štete kod tuženika obratio ovlaštenom servisu za popravak takvih automobila te im je uputio fotografije oštećenja automobila. Da je ovlašteni servis odgovorio na upit tužitelja i procijenio da bi ukupno nastala šteta iznosila 9.521,56 eura bez PDV-a te da je očekivano vrijeme popravka 2-3 mjeseca.

U odnosu na navod tuženika ističe kako za postojanje štete nije nužno dostaviti račun ili uplatnicu. Da je nesporno da je predmetna šteta nastala, što su utvrdili i procjenitelji tuženika, kao i visina predmetne štete koja je utvrđena nalazom i mišljenjem vještaka.

4. Radi razjašnjenja spornih, a za ovaj postupak odlučnih činjenica sud je izvršio uvid u prijavu štete i izvid štete broj: 191810512093/1 (list 5-9 spisa), odštetni zahtjev

od 10. travnja 2020. (list 10-12 spisa), odgovor tuženika na odštetni zahtjev (list 13 spisa), privatno vještvo dipl. ing. Nevena Kralja (list 14-26 spisa), e-mail korespondenciju (list 49-52 spisa), odštetni spis tuženika formiran povodom predmetnog štetnog događaja (list 59-86 spisa), dopise pozvanog svjedoka Emila Ribarića (list 95-96 i 114-115 spisa), izveden je dokaz saslušanjem tužitelja na ročištu za glavnu raspravu 26. rujna 2023. (list 116-119 spisa), 6. studenog 2023. izveden je očevid na licu mjesta, na kojem je saslušan svjedok Hrvoje Čagalj (list 126-128 spisa), izveden je dokaz saslušanjem svjedoka Igora Jurenića na ročištu za glavnu raspravu 28. ožujka 2024. (list 136-138 spisa), izveden je dokaz vještačenjem po stalnom sudskom vještaku za cestovni promet, dipl. ing. Marinu Žuniću (list 141-155 spisa), izvršen je uvid u pisanu dopunu predmetnog pisanog nalaza i mišljenja (list 164-165 spisa) te usmeno očitovanje sudskog vještaka na prigovore tuženika na ročištu za glavnu raspravu 23. listopada 2024. (list 173-175 spisa), izveden je dokaz vještačenjem po stalnom sudskom vještaku za cestovni promet, dipl. ing. Jozi Šitumu (list 191-201 spisa), izvršen je uvid u pisano očitovanje sudskog vještaka na prigovore stranaka (list 214-218 spisa) te usmeno očitovanje sudskog vještaka na prigovore tuženika na ročištu za glavnu raspravu 15. listopada 2025. (list 224-225 spisa) te je izveden dokaz saslušanjem svjedoka Nevena Kralja na ročištu za glavnu raspravu 6. srpnja 2026. (list 250-252 spisa).

5. Punomoćnici stranaka su popisali parnični trošak.

6. Tužbeni zahtjev je osnovan.

7. Predmet ovoga spora je zahtjev tužitelja za naknadom imovinske štete od tuženika, a koju štetu tužitelj trpi kao posljedicu udarca vozila osiguranog kod tuženika u vozilo koje je u trenutku prometne nezgode bilo u vlasništvu tužitelja.

8. Među strankama je nesporna legitimacija stranaka, dok je sporna osnova i visina tužbenoga zahtjeva.

9.1. Prema odredbi članka 1046. Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine" broj: 35/05., 41/08., 125/11., 78/15., 29/18., 126/21., 114/22., 156/22., 145/23., 155/23., dalje: ZOO) propisano je da je šteta umanjeње nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta).

9.2. Odredbama članaka 1085. i 1090. ZOO-a određuju se uvjeti za dosudu naknade imovinske štete kao i obim te naknade. U njima je propisano da je odgovorna osoba dužna uspostaviti stanje koje je bilo prije nego što je šteta nastala, ali ako uspostava prijašnjeg stanja ne otklanja štetu potpuno, odgovorna osoba dužna je za ostatak štete dati naknadu u novcu. Odnosno, kad uspostava prijašnjeg stanja nije moguća, odgovorna osoba je dužna isplatiti oštećeniku odgovarajući iznos novca na ime naknade štete. Sud će, uzimajući u obzir i okolnosti koje su nastupile poslije prouzročenja štete, dosuditi naknadu u iznosu koji je potreban da se oštećenikova materijalna situacija dovede u ono stanje u kojem bi se nalazila da nije bilo štetne radnje ili propuštanja.

10.1. Čitanjem prijave štete od 4. prosinca 2019. i izvida štete broj: 191810512093/1, izvršenog od strane procjenitelja tuženika Ive Znaora, proizlazi da su tužitelj i vlasnik

vozila Renault 4 zajednički podnijeli prijavu štete tuženiku te da su po izvidu štete utvrđena oštećenja desnog blatobrana, desne oznake blatobrana, desne unutrašnje zaštite blatobrana, desnih prednjih vrata te da su utvrđeni dijelovi za popravak i to prednja obloga branika, stražnja desna vrata, desna obloga praga te desna bočna stijena. Utvrđeno je i da je potrebno 10 sati rada limara i 16 sati rada lakirera.

10.2. Čitanjem novog odštetnog zahtjeva tužitelja od 10. travnja 2020. proizlazi da je tužitelj ponovio odštetni zahtjev prema tuženiku nakon zaprimanja odbijajućeg odgovora tuženika po prijavi štete te potraživao na ime imovinske naknade štete na vozilu iznos od 33.971,75 kuna uz troškove limara i lakirera s PDV-om od 6.600,00 kuna.

Na navedeni odštetni zahtjev tuženik se očitovao dopisom na način da je zahtjev tužitelja ponovno ocijenio kao pravno neosnovan, navodeći kako temeljem cjelokupne dokumentacije kojom raspolaže te analizom dinamike prometne nesreće i posljedične štete je ocijenjeno da se ne može prihvatiti nastanak štetnog događaja na prijavljeni način.

10.3. Na ročištu za glavnu raspravu 26. rujna 2023. izveden je dokaz saslušanjem tužitelja koji je u svom iskazu u bitnome iskazao da se štetni događaj zbio na predjelu Čagini Dvori za zimskog, sunčanog dana uz urednu vidljivost. Svojim je vozilom otišao kod svjedoka Hrvoja Čaglja radi preuzimanja povrća iz njegova ekološkog uzgoja. Skrenuo je s javne asfaltne ceste i parkirao vozilo na makadamskoj površini, gdje ga je ugasio i izašao iz njega. Tijekom razgovora s Hrvojem Čagljem, udaljenim oko 5–10 metara od vozila, u njegovo je parkirano vozilo, izvan asfaltne podloge, iznenada naletio vozač Renaulta 4.

U trenutku naleta tužitelj je bio okrenut leđima, no nakon zvuka se instinktivno okrenuo i vidio kako Renault 4 pod malim kutom udara u njegovo vozilo, pri čemu je došlo do kontakta gotovo čitavom dužinom vozila. Na njegovu vozilu oštećen je desni dio stražnjeg blatobrana, stražnja desna te suvozačeva vrata. Renault 4 zaustavio se neposredno uz njegovo vozilo. Vozač je izašao iz vozila sa suvozačeve strane te je bio u šoku. Naveo je da ga je neposredno prije skretanja i sudara zaslijepilo sunce. U Renaultu 4 nije bilo putnika, dok je uz tužitelja cijelo vrijeme bio Hrvoje Čagalj.

Policija nije pozvana niti je obavljen očevid jer je tužitelj u prvi mah smatrao da se radi o neznatnoj šteti, s obzirom na to da je vozilo uglavnom bilo izgrebano i samo manjim dijelom udubljeno. Smatrao je i da za takvu nezgodu nije potrebno zvati policiju, odnosno da bi zbog toga mogli nastati problemi vezani uz eventualne prekršaje, iako sam nije počinio nikakav prekršaj. Nakon toga se vozač Renaulta 4, Igor Jurenić, odvezao s mjesta događaja, a tužitelj je također naknadno otišao svojim putem, budući da su oba vozila bila u voznom stanju.

Tužitelj se nije mogao sjetiti točnog datuma štetnog događaja, ali je naveo da je naknadno prijavio štetu tuženiku, čiji je procjenitelj pregledao vozilo i utvrdio opseg oštećenja.

Vozilo nije popravio jer se ovlaštenu serviser za Fisker Karmu nalazi najbliže u Nizozemskoj, dok su serviseri u Splitu i Republici Hrvatskoj vrlo skupi, odnosno neke radove nisu u mogućnosti obaviti.

Vozilo je potom zamijenio s Ribarićem, kojemu je predao oštećeni Fisker Karma, a zauzvrat dobio dva rabljena vozila, BMW i3 i Mini Morris Countryman, uz dodatnu isplatu od 1.000,00 eura Ribariću. Pregovori i dogovor odvijali su se putem SMS poruka i fotografija vozila, a nakon postizanja sporazuma tužitelj i bivša supruga otišli su u Svetu Nedelju, gdje su izvršili primopredaju vozila. Prilikom sklapanja

ugovora Fisker Karma procijenjen je na 33.000,00 eura, iako ga je tužitelj kao rabljeno vozilo oko dvije godine prije štetnog događaja platio 45.000,00 eura.

Na pitanje punomoćnika tuženika tužitelj je potvrdio da poznaje Igora Jurenića te da se poznaju već godinama prije nezgode.

U odnosu na opseg oštećenja dodatno je pojasnio da su ona zahvaćala desni kut stražnjeg blatobrana prema prednjem dijelu vozila, ali se nije mogao sa sigurnošću izjasniti jesu li sezala do prednjeg desnog veznog lima ili do prednjih desnih vrata.

Potvrdio je da su vozila nakon sudara ostala neposredno jedno uz drugo. Nakon izlaska Jurenića iz Renaulta 4 pokušali su ih fizički odvojiti rukama, ali u tome nisu uspjeli, zbog čega je Jurenić morao upaliti vozilo i krenuti prema naprijed. Tužitelj je, međutim, izrazio rezervu u odnosu na ovaj dio iskaza jer nije potpuno siguran je li se njegovo vozilo odmaknulo od Renaulta ili je Renault odmaknut od njegova vozila.

10.4. Na licu mjesta, 6. studenoga 2023. izveden je i dokaz saslušanjem svjedoka Hrvoja Čagalja, očevidca predmetnog događaja, koji u svome iskazu u bitnome navodi da mu je poznat predmet spora, ali se ne može sa sigurnošću izjasniti kada se prometna nezgoda dogodila, navodeći da je od nje moguće prošlo dvije do tri godine.

Sjeća se da je vrijeme bilo sunčano te da je tužitelj svojim vozilom došao na zemljanu površinu i parkirao ga približno u smjeru istok–zapad. U blizini su bila parkirana i stara, odnosno derutna vozila. Tužitelj i svjedok razgovarali su te gledali u smjeru brodske prikolice koja je u vlasništvu tužitelja.

Tijekom razgovora iza svojih leđa čuli su udarac te su utvrdili da je došlo do sudara Renaulta 4, kojim je upravljao svjedoku nepoznat muškarac, i tužiteljeva vozila. Budući da je u trenutku sudara bio okrenut leđima tužiteljevu vozilu, svjedok nije vidio okolnosti nastanka sudara, odnosno nije mogao utvrditi je li Renault 4 proklizao zbog neprilagođene brzine ili je vozač namjeravao pristupiti zemljanoj površini.

Prema njegovu sjećanju, Renault je prednjim lijevim dijelom „zagrebao“ duž desne strane tužiteljeva vozila te se zaustavio neposredno uz njega, pri čemu su vozila stajala paralelno. Vozač Renaulta nakon izlaska iz vozila počeo se ispričavati, a svjedok je iz njegova ponašanja zaključio da ni sam nije bio siguran što se dogodilo. Tužitelj i vozač Renaulta, uz pomoć svjedoka, pokušali su rukama fizički odvojiti vozila, što su naposljetku i uspjeli.

Navodi da policija nije pozvana jer je tužitelj očitó smatrao da se ne radi o većoj šteti. Prema saznanju svjedoka, sudionici su sastavili Europsko izvješće o nezgodi, nakon čega je svatko otišao svojim putem. Svjedoku nisu poznati detalji njihova dogovora.

Svjedok je potvrdio da se bavi poljoprivrednom djelatnošću i prodajom proizvoda te da tužitelj kod njega povremeno kupuje proizvode. Na pitanje punomoćnika tuženika pojasnio je da zemljana staza istočno od mjesta događaja vodi prema njegovu, obližnjem kokošinju.

Na pitanje sudskog vještaka o uočenim oštećenjima naveo je da je tužiteljevo vozilo na desnoj strani bilo ogrebano, a pretpostavlja da je na njemu ostalo i nešto boje Renaulta 4, za koji se sjeća da je bio svjetlije boje, iako u to nije siguran.

10.5. Na ročištu za glavnu raspravu 28. ožujka 2024. izveden je dokaz saslušanjem svjedoka Igora Jurenića, vlasnika vozila Renault 4, koje je sudjelovalo u predmetnom događaju.

Iz iskaza svjedoka proizlazi kako mu je poznat predmet spora jer je kao vozač Renaulta 4 sudjelovao u prometnoj nezgodi u Žrnovnici. Naveo je da je za sunčanog dana vozio iz Stobreča prema Žrnovnici radi servisa izvanbrodskog motora. Budući da

je tamo dolazio prvi put, nije bio siguran gdje se servis nalazi. U produžetku javne ceste uočio je zemljanu površinu na koju se namjeravao parkirati. Prilikom skretanja na tu površinu, zbog zaslijepljenosti sunčevim svjetlom, previdio je tamo parkirano tužiteljevo vozilo i svojim ga vozilom "zaderao". Prema njegovu prikazu, vozila su nakon sudara ostala praktički paralelno postavljena.

Navodi da je do sudara je došlo pretežito u prednjem dijelu parkiranog vozila. Svjedok je odmah zaustavio Renault i izašao kroz suvozačeva vrata jer zbog položaja vozila nije mogao izaći kroz vozačeva. Vozila su bila praktički spojena. Nakon izlaska vidio je tužitelja i njemu nepoznatu mušku osobu, koji su počeli vikati, dok se on ispričavao jer nije mogao vjerovati kako je do nezgode došlo.

Svjedok je naveo da tužitelja poznaje iz viđenja još iz školskih dana, budući da su obojica pomorci i žive u Stobreču. Pozdravljaju se i povremeno susreću, ali nisu u prijateljskim odnosima. Oštećeno vozilo opisao je kao sportski automobil, moguće američke proizvodnje, sive ili slične boje.

U prvi mah smatrao je da je šteta manjeg značaja, zbog čega je zamolio tužitelja da ne poziva policiju te mu obećao riješiti nastalu štetu ako bude u mogućnosti. Dogovorili su se da odmah odu u osiguravajuću kuću i prijave štetu. Tužitelj, svjedok i druga prisutna osoba zajedno su rukama odvojili vozila, nakon čega su otišli u Split, gdje je tužitelj prijavio štetu. Nakon toga svjedok nema saznanja o daljnjem tijeku događaja.

Svjedok je naglasio da nije vozio velikom brzinom niti je zbog neprilagođene brzine izgubio kontrolu nad vozilom, već je uslijed spleta nesretnih okolnosti, prvenstveno zaslijepljenosti sunčevim svjetlom, previdio parkirano vozilo i udario u njega.

Na pitanje punomoćnika tuženika potvrdio je da je toga dana prvi put vozio predmetnim područjem. Servis kojem se uputio nalazio se, prema njegovu sjećanju, u neposrednoj blizini mjesta nezgode, vjerojatno lijevo od mjesta sraza.

10.6. Sud je iskaze svjedoka u cijelosti prihvatio iz razloga što se podudaraju u odnosu na dinamiku nastanka prometne nezgode. Naime, i tužitelj i svjedoci navode kako je tužiteljevo vozilo bilo parkirano na zemljanoj površini uz cestu te da je vozač Renaulta 4 za sunčanog dana, skrenuo prema toj površini, pri čemu zbog zaslijepljenosti suncem nije uočio parkirano vozilo te je prednjim lijevom dijelom svog vozila zahvatio i oštetio desnu bočnu stranu tužiteljeva vozila. Svi saslušani iskazuju i kako su nakon sudara vozila ostala neposredno jedno uz drugo, a policija nije pozvana jer je šteta u početku ocijenjena kao manja.

Treba istaknuti kako postoje razlike u iskazima tužitelja i svjedoka u odnosu na mjesta oštećenja tužiteljeva vozila. Međutim, ističe se i to da su tužitelj i svjedok Hrvoje Čagalj u trenutku udara bili okrenuti leđima te ne mogu točno znati na koji način i pod kojim kutom je došlo do udara. Iz tog razloga postoje razlike u iskazima, jer su po pitanju oštećenja na vozilu tužitelja iskazivali prema onome što su kasnije sami uočili na vozilu tužitelja.

Pa tako tužitelj navodi da je glavno područje oštećenja desni stražnji dio vozila, uz pružanje oštećenja prema naprijed, dok vozač Renaulta 4 tvrdi da je do sudara došlo pretežito u prednjem dijelu vozila tužitelja. Svjedok Hrvoje Čagalj samo općenito navodi da je vozilo Renault 4 prednjim lijevom dijelom "zagrebalo" duž desne strane tužiteljeva vozila.

Dakle, premda postoje razlike u iskazima, one ne dovode u pitanje vjerodostojnost iskaza niti upućuju na da je bilo tko svjesno neistinito iskazivao.

Naprotiv, iz sadržaja iskaza proizlazi da svaki od njih predmetni događaj opisuje iz vlastite perspektive i na temelju vlastitog opažanja i sjećanja.

Stoga se posebno naglašava kako se njihovi iskazi podudaraju u velikom i najbitnijem dijelu, a koji se odnosi na samu dinamiku nastanka prometne nezgode.

11.1. Izveden je dokaz vještačenjem po stalnom sudskom vještaku za cestovni promet dipl. ing. Marinu Žuniću, koji u svom pisanom nalazu i mišljenju navodi kako se oštećenja na vozilu tužitelja, nastala u kontaktu s vozilom Renault 4, nalaze na stražnjim desnim vratima kao i struganje po bočnoj desnoj strani vozila.

U odnosu na provedeni očevid radi pregleda lica mjesta i rekonstrukcije predmetnog događaja sudski vještak navodi kako je tužitelj pokazao mjesto prometne nezgode te je utvrđeno da se radi o zemljanoj površini koja je položena istočno od betonske ceste na predjelu Dvori iznad sela Žrnovnica. Da je tužitelj pokazao približan položaj njegovog vozila koje je bilo parkirano neposredno prije predmetnog sraza, a radi se položaju istok-zapad, nekoliko metara udaljenom od betonske ceste i to u cijelosti na zemljanoj površini. Također da je tužitelj pokazao kako je vozilo Renault 4 po srazu zaustavljeno i to praktički paralelno uz njegovo vozilo, duž suvozačevih i putnikovih vrata u smjeru juga.

Sudski vještak iznosi mišljenje o načinu nastanka prometne nesreće i navodi kako se 4. prosinca 2019. oko 10:30 sati zbila prometna nesreća u mjestu Žrnovnica na parkiralištu restorana Čagini dvori, Put izvora, na način da je Igor Jurenić upravljao osobnim vozilom Renault 4 i dolaskom do mjesta događaja se nije kretao sredinom parkirališnog prostora, već je prednjim lijevom dijelom vozila naletio na stražnja desna vrata parkiranog osobnog vozila Fisker Karma. Da je do sraza došlo između prednjeg lijevog dijela vozila Renault 4 i stražnjih desnih vrata parkiranog vozila Fisker Karma, pod kutom od oko 15 stupnjeva te je nakon primarnog sraza vozilo Renault 4 lijevom dijelom prednjeg branika i prednjim dijelom prednjeg lijevog blatobrana strugalo po bočnoj desnoj strani vozila Fisker Karma.

U odnosu na brzinu kretanja Renault 4 navodi da prema raspoloživim podacima, nakon primarnog sraza, je težište vozila Renault 4 prešlo određeni put u struganju vozila Fisker Karma te se zaustavilo pored mjesta sraza. Da je vozilo Renault 4 u sudaru izgubilo svu svoju kinetičku energiju koja odgovara brzini kojom se kretalo te se zaustavilo pored parkiranog vozila Fisker Karma. Da je na osnovu ovoga i deformacija na vozilu Fisker Karma mišljenja da je brzina vozila Renault 4 neposredno prije sudara bila oko: 5,47 m/s ili 19,71 km/h.

U odnosu na visinu štete na vozilu tužitelja navodi da prema Izvidu štete broj 191810512093 ima procjenu troškova popravka s PDV-om od 5.384,79 eura.

11.2. Tužitelj nije imao prigovora na pisani nalaz i mišljenje sudskog vještaka te je uredio tužbeni zahtjev na način da potražuje iznos od 5.384,79 eura na ime naknade imovinske štete uz pripadajuće zatezne kamate tekuće od 4. prosinca 2019. do isplate.

Tuženik se podneskom od 13. lipnja 2024. očitovao na pisani nalaz i mišljenje sudskog vještaka te u bitnome istaknuo kako je sudski vještak potpuno pogrešno utvrdio način nastanka prometne nesreće.

Da isti utvrđuje da je do sraza došlo između prednjeg lijevog dijela vozila Renault 4 i stražnjih desnih vrata parkiranog vozila Fisker Karma. Tuženik ističe kako su sukladno dokumentaciji priloženoj spisu i vještačenju vještaka Žunića najveća oštećenja na vozilu tužitelja na prednjim desnim vratima.

Navodi da je potpuno nejasno kako nisu nastala veća oštećenja branika (sa udubljenjem) na vozilu Fisker Karma budući se radi o području najvećeg djelovanja

sile. Da kako je prema mišljenju vještaka na predjelu stražnjeg desnog blatobrana inicijalni kontakt da tuženiku nije jasno kako nisu ostali tragovi struganja po cijeloj desnoj strani odnosno na stražnjim desnim vratima, a čega sukladno svemu priloženom spisu nema. Navodi kako navedeno potvrđuju i iskazi svjedoka koji navode "struganje" uz desnu stranu vozila pa da je čudna okolnost da nema tragova struganja po cijeloj desnoj strani vozila tužitelja.

Da je u predmetnom spisu obavljen i očevid gdje se mogla vidjeti mogućnosti vršenja radnji parkiranja, kretanja vozila "štetnika" te da tuženik mora postaviti pitanje kako nije došlo do sraza pod većim kutom (u slučaju nastanka štete kako je prikazuju sudionici i vještak Žunić).

Tuženik ističe pitanje kako se onda vozila po inicijalnom srazu nisu odvojila te kako je moguće da su najveća oštećenja nastala na prednjim desnim vratima te kako je moguće da pod ovakvim "kutom" nastanu oštećenja koja počinju od stražnjeg dijela pa sve do prednjeg branika.

11.3. Na ročištu za glavnu raspravu 23. listopada 2024. sudski vještak se očitovao na prigovore tuženika navodeći kako je pregledao predmetni spis, njemu raspoloživu dokaznu građu, uključujući njegovo vještvo i dopunu, te u odnosu na primjedbu tuženika kako bi se u ovom slučaju trebalo raditi o "dubljem" oštećenju, odnosno dubljoj deformaciji lima vozila tužitelja i navodnom kutu primarnog sraza koji je povezan s takvom posljedicom, navodi kako bi za takvu vrstu oštećenja bio potreban sraz vozila od 25-30 stupnjeva.

Da bi u takvoj situaciji primarno oštećenje bilo dublje, a polako bi se smanjivala ta dubina te bi se ona očitovala u dužini oko 1m, ovisno o brzini. Međutim, da u ovom slučaju nalazi minimalna oštećenja koja su karakteristična za bočna okrznuća vozila ili nešto slično tome, a takva oštećenja su posljedica primarnog sraza vozila pod znatno manjim kutom od prethodno navedenog.

Navodi da je pri srazu vozila od oko 10-15 stupnjeva svojstveno oštećenje koje se može okvalificirati kao blaga deformacija, da se u tom slučaju radi o plitkom udubljenju od tek kojeg milimetra te da je takva oštećenja vrlo teško precizno ustanoviti na temelju pregleda raspoloživih fotografija te da je potreban pregled iz blizine odnosno s udaljenosti oko 1m. Da je kod takvih plitkih deformacija svojstven duži trag oštećenja od onog kod dubljih. Pojednostavljeno rečeno, da vozilo pri srazu pod uskim kutom doslovce struže uz oštećeno vozilo sve dok se ne zaustavi.

Vještak je pojasnio da je njegova dužnost rekonstruirati događaj i utvrditi podudarnost oštećenja na vozilima, osobito prema visini, obliku i intenzitetu tragova te eventualnom prijenosu boje s jednog vozila na drugo. U konkretnom slučaju koristio je raspoložive fotografije.

Naveo je da se radilo o srazu dvaju vozila pod malim kutom primarnog sraza, procijenjenim na 10-15 stupnjeva, što je zaključio na temelju duljine traga struganja između vozila. Istaknuo je da se vještaci pri izradi nalaza trebaju držati utvrđenih činjenica, a ne mogućih namjera sudionika ili pretpostavki o fingiranju štete.

U odnosu na nalaz vještaka Nevena Kralja, pojasnio je da je u svom mišljenju uzeo u obzir njegovo utvrđenje o podudarnosti visina tragova, ali nije utvrdio da je vještak proveo ili opisao rekonstrukciju sudara. Budući da je dipl. ing. Neven Kralj naveo da je pregledao vozila, vještak je smatrao da se pregled odnosio na oba vozila. Međutim, da u njegovu nalazu nije navedeno gdje su evidentirane visine oštećenja.

Fotografija na stranici 8. njegova vještva, prema njegovu mišljenju, nastala je prilikom pregleda i procjene štete. Naveo je da je tuženik pregledom vozila utvrdio

podudarnost visina tragova, ali je zastupao stajalište da je tužiteljevo vozilo bilo u kretanju, a Renault 4 u mirovanju.

U odnosu na oštećenja prednjih desnih vrata tužiteljeva vozila, vještak je pojasnio da se na fotografiji prvenstveno vide tragovi prenesene boje te da se na temelju nje ne može sa sigurnošću utvrditi dubina deformacije niti opseg eventualnog većeg oštećenja. Istaknuo je da kod struganja vozila često dolazi do prijenosa boje koja se može ukloniti čišćenjem ili poliranjem, nakon čega mogu ostati samo manja udubljenja ili tragovi na limu. Vještak je naveo da je potrebne radove i dijelove za popravak, odnosno zamjenu, utvrdio na temelju izvida štete tuženika. Konačan položaj vozila nije skicirao jer prilikom očevida nisu bile utvrđene potrebne mjere.

11.4. Tuženik osporava vještačenje Marina Žunića kao manjkavo, netočno i neprovjerljivo. Ističe da se vještak neosnovano oslanja na privatno vještačenje dipl. ing. Nevena Kralja, koje nema dokaznu vrijednost u ovom postupku, dok pritom nije proveo rekonstrukciju nezgode niti utvrdio ključne parametre, uključujući visine i podudarnost oštećenja.

Navodi da vještak nije odgovarajuće razmotrio iskaze sudionika i svjedoka, koji su, s obzirom na neprovedeni policijski očevid, ključni za utvrđivanje okolnosti nezgode. Također je proizvoljno utvrdio kut sraza od 15 stupnjeva, bez postojanja mjerenja ili podataka u spisu koji bi to potvrdili.

Tuženik ističe da je jedino on prilikom procjene štete usporedio oštećenja vozila po obliku, visini i intenzitetu te utvrdio njihovu nepodudarnost s načinom nastanka nezgode opisanom u tužbi, što vještak nije uzeo u obzir.

Slijedom navedenog, tuženik smatra da je vještak Žunić u bitnom preuzeo zaključke privatnog vještačenja te predlaže provođenje novog vještačenja po drugom sudskom vještaku iste struke.

12.1. Sud je rješenjem od 9. siječnja 2025. odredio provođenje novog vještačenja po novom sudskom vještaku dipl. ing. Jozi Šitumu. Novo vještačenje bilo je potrebno jer određeni prigovori tuženika na prvi nalaz i mišljenje nisu otklonjeni ni pisanom ni usmenom dopunom vještaka, zbog čega su i dalje ostale dvojbe u pravilnost i potpunost nalaza, a posebno u odnosu na navode vještaka da je do inicijalnog kontakta došlo u predjelu stražnjih desnih vrata vozila Fisker Karma, dok tuženik ističe kako su najveća oštećenja pak na predjelu prednjih desnih vrata pa da mu nije jasno kako nisu ostali tragovi struganja po cijeloj desnoj strani odnosno na stražnjim desnim vratima.

Pritom je važno istaknuti da se prvi vještak u znatnoj mjeri oslanjao na privatno vještačenje pribavljeno od strane tužitelja. Stoga je, radi pouzdanog utvrđenja odlučnih činjenica i otklanjanja preostalih dvojbi, bilo potrebno provesti novo vještačenje po drugom vještaku iste struke.

12.2. U novom pisanom nalazu i mišljenju stalni sudski vještak za cestovni promet, dipl. ing. Jozo Šitum navodi kako mu je za izradu ovoga nalaza i mišljenja, dostavljen spis Općinskog suda u Splitu, da se u spisu nalaze dva prometno tehnička vještačenja koje su proveli sudski vještak Neven Kralj, dipl. ing. stroj. i Marino Žunić, dipl. ing. prom. te fotografije izvida štete osiguravajućeg društva koje je koristio u izradi svoga nalaza i mišljenja.

Navodi da nije obavljen očevid prometne nesreće od strane prometne policije, pa nema ni podataka o izvršenim mjerenjima konstruktivnih elemenata ceste, utvrđenog poslije sudarnog položaja vozila i materijalnih tragova prometne nesreće.

Navodi kako su sudionici prometne nesreće popunili Europsko izvješće o prometnoj nesreći te da oštećeni automobili nisu bili dostupni za pregled.

Navodi da se prometna nesreća dogodila u Žrnovnici na zemljanoj površini kod ugostiteljskog objekta Čagini dvori, da u Europskom izvješću o prometnoj nesreći nisu navedeni eventualno pronađeni materijalni tragovi na kolniku koji se mogu dovesti u vezu s nastankom prometne nesreće. Da na zemljanoj površini koja služi za promet i parkiranje vozila, kao i na prilaznom kolniku nema postavljene okomite niti označena vodoravne prometne signalizacije.

U odnosu na oštećenja na OA Renault navodi da je oštećen prednji branik u lijevom dijelu i prednji lijevi blatobran u prednjem dijelu te da u spisu nema podataka o mjerenjima visine i duljine nastalih oštećenja na automobilu.

U odnosu na oštećenja na OA Fisker navodi da je oštećen desni bočni dio automobila i to prednji desni blatobran, prednja desna vrata, stražnja desna vrata, desni prag i stražnji desni blatobran.

Da mehanička oštećenja na automobilu Fisker u vidu uzdužnih strugotina započinju na prednjem dijelu stražnjeg desnog blatobrana, prekidaju se na stražnjem dijelu stražnjih desnih vrata, a zatim se ponovno nastavljanju od prednjeg dijela stražnjih desnih vrata, preko prednjih desnih vrata gdje su oštećenja najintenzivnija, sve do prednjeg desnog blatobrana automobila gdje oštećenja završavaju.

Da u spisu nema podataka o mjerenjima visine i duljine nastalih oštećenja na automobilu. Navodi da je prema podacima iz spisa, došlo do sudara između prednjeg lijevog dijela OA Renault i desnog bočnog dijela parkiranog AO Fisker.

Da je automobil Fisker bio parkiran uz sjeverni rub parkirališta, okomito u odnosu na uzdužnu os prilaznog kolnika, prednjim dijelom okrenut u smjeru istoka te da s obzirom da je automobil u trenutku sudara bio parkiran, da je njegova brzina u trenutku sudara i prije sudara iznosila 0 km/h.

Da se automobil Renault kretao kolnikom ulice Put Izvora, iz smjera juga u smjeru sjevera, nakon čega je skrenuo udesno na zemljano parkiralište u smjeru istoka. Navodi da je uvažavajući nastala oštećenja, način kretanja automobila, tehničke značajke vozila, konstruktivne elemente ceste, brzina kretanja OA Renault iznosila oko 15–20 km/h.

Navodi da je u vrijeme nastanka prometne nesreće bio dan, duljina puta horizontalne preglednosti da je prikazana na slici 8., a iznosi najmanje oko 25-30 m, pa da je s obzirom na konstruktivne elemente prometnih površina, vozač OA Renault mogao vidjeti parkirano vozilo Fisker ispred sebe.

Navodi da je način nastanka prometne nesreće prema dokumentaciji iz spisa taj da se automobil Renault kretao kolnikom ulice Put Izvora, iz smjera juga u smjeru sjevera, nakon čega je skrenuo udesno na zemljano parkiralište u smjeru istoka. Automobil Fisker je bio parkiran uz sjeverni rub parkirališta, okomito u odnosu na uzdužnu os prilaznog kolnika, prednjim dijelom okrenut u smjeru istoka. Prilikom skretanja udesno i prolaska pored desne bočne strane parkiranog OA Fisker, došlo je do udara prednjeg lijevog dijela OA Renault u bočni desni dio OA Fisker u predjelu prednjeg dijela stražnjih desnih vrata i nadalje u predjelu prednjih desnih vrata i prednjeg desnog blatobrana. Da u spisu nema podataka o konačnom poslije sudarnom položaju OA Renault. Također, da nema podataka o drugim prometno tehničkim razlozima zbog kojih je OA Renault u skretanju udario u parkirani OA Fisker.

Da je brzina kretanja OA Renault u trenutku sudara iznosila oko 15-20 km/h, dok je brzina kretanja OA Fisker u trenutku sudara iznosila 0 km/h jer je vozilo bilo parkirano.

U odnosu na tehničku održivost opisanog načina nastanak prometne nesreće i oštećenja na vozilima navodi da mehanička oštećenja na automobilu Fisker u vidu uzdužnih strugotina i udubljenja lima započinju na prednjem dijelu stražnjeg desnog blatobrana, prekidaju se na stražnjem dijelu stražnjih desnih vrata, a zatim se ponovno nastavljanju od prednjeg dijela stražnjih desnih vrata, preko prednjih desnih vrata gdje su oštećenja najintenzivnija, sve do prednjeg desnog blatobrana automobila gdje oštećenja završavaju.

Zbog prekida oštećenja na desnom bočnom dijelu OA Fisker, od prednjeg dijela stražnjeg desnog blatobrana do prednjeg dijela stražnjih desnih vrata, mišljenja je da je do udara OA Renault u OA Fisker došlo u predjelu prednjeg dijela stražnjih desnih vrata i nadalje prema prednjim desnim vratima i prednjem desnom blatobranu.

Da prema tome oštećenja na stražnjem desnom blatobranu OA Fisker nisu mogla nastati u ovoj prometnoj nesreći. Navodi da je došlo do udara OA Renault u stražnji desni blatobran OA Fisker, nastala bi oštećenja i na stražnjem dijelu desnih stražnjih vrata OA Fisker, a vjerojatno bi zbog položaja vozila u sudaru, pod malim kutom, došlo i do oštećenja desnog zrcala OA Fisker, što se nije dogodilo.

Navodi kako prilikom izvida štete i pregleda vozila nisu izvršena potrebna mjerenja visine i duljine nastalih mehaničkih oštećenja na oba vozila pa se ista ne mogu detaljnije analizirati.

Mišljenja je da su oštećenja na OA Fisker mogla nastati na karoserijskim dijelovima od prednjeg dijela stražnjih desnih vrata prema prednjem dijelu automobila, odnosno da nisu mogla nastati na stražnjem desnom blatobranu pa je prema tome nadalje i izvršen obračun visine štete.

Navodi kako mu Automobil Fisker nije bio dostupan za pregled, da su se u spisu nalazile fotografije oštećenja snimljene prilikom izvida štete osiguravajućeg društva i iz provedenih vještačenja.

Da je procjenitelj osiguravajućeg društva Euroherc osiguranje d.d. iz Zagreba obavio izvid štete broj:191810512093/1 5. prosinca 2019. te su tom prilikom utvrđeni dijelovi za zamjenu, popravak i potrebno radno vrijeme za popravak vozila.

Da je popis dijelova za zamjenu i popravak prema predmetnom izvidu štete naveden u tablici 3, a oštećenja vozila su vidljiva na slikama od 10. do 15.

Navodi da sva oštećenja na OA Fisker iz izvida štete nisu mogla nastati u ovoj prometnoj nesreći, nego su mogla nastati samo oštećenja na karoserijskim dijelovima od prednjeg dijela stražnjih desnih vrata prema prednjem dijelu automobila, dakle da nisu mogla nastati oštećenja na stražnjem desnom blatobranu pa je prema tome nadalje i izvršen obračun visine štete.

Navodi kako je popravak Fisker ekonomski opravdan, jer je nastala djelomična šteta. Da visina štete na ovom automobilu, na dan procjene s PDV-om iznosi 6.077,58 eura.

12.3. Tuženik je podneskom od 28. svibnja 2025. prigovorio na pisani nalaz i mišljenje navodeći u bitnome da vještak ciljano navodi da oštećenje stražnjeg desnog blatobrana na vozilu tužitelja nije nastalo iz ovog štetnog događaja, već da je primarni udar bio u predjelu prednjeg dijela stražnjih desnih vrata i nadalje prema prednjim desnim vratima i prednjem desnom blatobranu.

Da vještak ne navodi kako su mogla nastati oštećenja u stražnjem donjem i gornjem dijelu vrata i praga ukoliko je primani udar bio u prednjem dijelu stražnjih desnih vrata. Da je iz fotografija vidljivo da su prednja i stražnja vrata oštećena cijelom dužinom od prednjeg do stražnjeg dijela te se oštećenje nastavlja na stražnji blatobran, a vidljiv je i trag prenosive boje s vozila Renault.

Da vještak iskazuje da u predmetnoj prometnoj nezgodi nisu mogla nastati oštećenja na stražnjem desnom blatobranu, a što je u suprotnosti sa navodima samog tužitelja koji navodi da je u ovoj nezgodi oštećen i stražnji desni blatobran te vještak ne obrazlaže radi čega ne prihvaća iskaz svjedoka u svezi navedenog.

Da vještak navodi da je mišljenja da je došlo do udara vozila Renault u vozilo tužitelja u predjelu prednjeg dijela stražnjih desnih vrata te se isto nastavlja prema prednjem kraju vozila, međutim da prema priloženim slikama je vidljivo da intenzitet oštećenja na vozilu tužitelja opada prema unatrag odnosno da je najmanji upravo na dijelu gdje je po vještaku primarni udar.

Tuženik ističe da je kod ovakve vrste bočnog udara, koncentracija oštećenja najveća na stražnjim desnim vratima i/ili desnom bočnom pragu, a što ovamo nije slučaj. Da su najveća oštećenja upravo na prednjem desnom blatobranu te prednjim desnim vratima, a što vještak ne ističe i ne obrazlaže radi čega je upravo na tome dijelu tužiteljeva vozila najveća koncentracija oštećenja.

Navodi da bi nakon primarnog udara u stražnja desna vrata, taj intenzitet oštećenja prema prednjem dijelu vozila trebao opadati, a ne se povećavati, što je logično.

12.4. Sudski vještak se pisano očitovao na prigovore tuženika i naveo kako oštećenja na stražnjem desnom blatobranu OA Fisker nisu mogla nastati u ovoj prometnoj nesreći pa je u tom smislu iskaz tužitelja tehnički neodrživ. Naime, da je došlo do udara OA Renault u stražnji desni blatobran OA Fisker, nastala bi oštećenja i na stražnjem dijelu desnih stražnjih vrata OA Fisker, a vjerojatno bi zbog položaja vozila u sudaru, pod malim kutom oko 10-15, došlo i do oštećenja desnog zrcala OA Fisker, što se nije dogodilo.

Navodi da pored toga, da je vozač OA Renault najprije udario u stražnji desni blatobran OA Fisker, nakon čega se odvojio od vozila Fisker, što je nedvojbeno zbog prekida tragova mehaničkih oštećenja od stražnjeg desnog blatobrana do prednjeg dijela stražnjih desnih vrata, onda bi ponovno, odnosno drugi put trebao udariti u OA Renault u prednji dio stražnjih desnih vrata što bi predstavljalo potpuno nelogičnu radnju vozača s vozilom kada nakon razdvajanja vozila ponovno, drugi put ulazi u sudar.

Navodi da su oštećenja na stražnjem donjem i gornjem dijelu vrata i praga OA Fisker mogla nastati od udara prednjeg lijevog blatobrana, prednjeg lijevog dijela branika i lijeve ručke OA Renault gdje su također vidljiva mehanička oštećenja. Prema fotografijama oštećenja, ova oštećenja na oba vozila su međusobno podudarna i sukladna prema vrsti, obliku i intenzitetu.

Navodi da je prilikom izvida štete bilo potrebno izvršiti mjerenja nastalih oštećenja zbog potpune usporedbe na oba vozila, što nije učinjeno pa se podudarnost mehaničkih oštećenja ne može detaljnije analizirati.

Navodi da je intenzitet mehaničkih oštećenja na OA Fisker najmanji na mjestu prvog udara zbog malog kuta sudara kojega su zatvarale uzdužne osi vozila i koji je iznosio oko 10 – 15, a da je kut sudara bio veći, tada bi i oštećenja na mjestu prvog kontakta bila veća.

12.5. I tužitelj je prigovorio dijeli predmetnog nalaza i mišljenja, i to u dijelu koji se odnosi na utvrđenje vještaka da bi primarni kontakt između vozila bio na stražnjim desnim vratima jer da je iz dokazne građe koja prileži spisu razvidno da postoje oštećenja na zadnjem desnom braniku osobnog automobila tužitelja kao i duž cijele desne strane vozila tužitelja.

12.6. Na ročištu za glavnu raspravu 15. listopada 2025. izveden je dokaz saslušanjem sudskog vještaka, a u odnosu na prigovore stranaka. Vještak navodi da u potpunosti ostaje pri svemu što je iskazao pisanim putem.

Na pitanje zamj. pun. tužitelja je li prilikom iznošenja mišljenja o nemogućnosti oštećenja zadnjeg desnog blatobrana tužiteljevog vozila uzeo u obzir specifičnost oblika tog vozila, odnosno njegovu zaobljenost pa i liniju sužavanja u centralnom dijelu, odgovara potvrdno, jer je uzeo u obzir karoserijski oblik oštećenog vozila. Što se tiče teoretske mogućnosti oštećenja koje bi bilo suprotnom njegovom mišljenju, navodi da bi u tom slučaju na stražnjem dijelu stražnjih desnih vrata nastala mehanička oštećenja, što se nije dogodilo pa nadalje smatra da je dinamika nastanka prometne nezgode kako je naveo u mom nalazu i mišljenju.

Na pitanje pun. tuženika je li tehnički održiv iskaz tužitelja u svezi nastanka nezgode, odgovara kako je on tehnički održiv osim u dijelu u kojem je naveo da je vozilo marke Renault udarilo u stražnji desni blatobran njegovog vozila. Parcijalnu tehnički neodrživost tužiteljevog iskaza naveo je na temelju mehaničkih oštećenja na automobilu, na temelju opisane dinamike nastanka prometne nesreće.

Na daljnje pitanje na temelju čega je utvrđen udarni kut od 10-15 stupnjeva, odgovara na temelju položaja materijalnih tragova, odnosno mehaničkih oštećenja koja su nastala na oba vozila.

Na daljnje pitanje je li koristio računalni program za simulaciju prometnih nesreća, odgovaram negativno, jer nije bilo potrebe, a koristi se prije svega u složenijim nesrećama, uz napomenu kako njegovo korištenje nije obvezno.

12.7. Tuženik je ostao kod ranije iznesenih prigovora, posebno naglašavajući kako vještak nije obrazložio kako je moguće da je najveća koncentracija oštećenja tužiteljeva vozila na prednjim desnim vratima i prednjem desnom blatobranu, a što je u suprotnosti s navodima vještaka da se primarni sraz dogodio na stražnjim desnim vratima (gdje su znatno manja oštećenja). Da bi nakon primarnog udara (u stražnja desna vrata po vještaku), intenzitet oštećenja prema naprijed trebao opadati, a ne se povećavati, a što je logična i životna reakcija svakog vozača – da nakon udara u parkirano vozilo pokuša skrenuti upravljačem u suprotnu stranu i ta oštećenja umanjiti, a ne povećati što se dogodilo u ovom slučaju te je jasno da iskazana dinamika prometne nezgode ne odgovara stvarnom stanju. Također, ističe kako sudski vještak nije koristio računalni program za simulaciju prometnih nezgoda. Predlaže novo vještačenje.

I tužitelj je prigovorio navodeći kako vještak nije uzeo u obzir specifični izgled vozila tužitelja odnosno da je isto zaobljeno te da postoji linija sužavanja u centralnom dijelu. Unatoč navedeno, tužitelj se protivi prijedlogu tuženika za provođenjem novoga vještačenja, navodeći kako su već provedena tri vještačenja koja su suglasna u najvećem dijelu.

13.1. Sud je u cijelosti prihvatio nalaz i mišljenje sudskog vještaka dipl. ing. Jozе Šituma, ocjenjujući ga stručnim, objektivnim, nepristranim te izrađenim u skladu s pravilima struke i u granicama naloga suda. Na određene dijelove nalaza i mišljenja stranke su imale prigovore, a na koje prigovore se vještak očitovao i pisano i usmeno na ročištu za glavnu raspravu.

Posebno treba istaknuti kako je tuženik prvotnom nalazu i mišljenju sudskog vještaka Marina Žunića prigovorio jer je sudski vještak utvrdio da je do primarnog udara došlo na predjelu stražnjih desnih vrata pa je tuženiku bilo nejasno kako nisu nastala

veća oštećenja branika, odnosno da kako nisu ostali tragovi struganja po cijeloj desnoj strani odnosno na stražnjim desnim vratima.

Zatim sudski vještak Jozo Šitum u svom nalazu i mišljenju jasno i detaljno obrazlaže da je došlo do udara prednjeg lijevog dijela vozila Renault u bočni desni dio vozila Fisker u predjelu prednjeg dijela stražnjih desnih vrata i nadalje u predjelu prednjih desnih vrata i prednjeg desnog blatobrana. Pojašnjava da upravo zbog prekida oštećenja od prednjeg dijela stražnjeg desnog blatobrana do prednjeg dijela stražnjih desnih vrata, oštećenja na stražnjem desnom blatobranu vozila tužitelja nisu mogla nastati u ovoj prometnoj nesreći.

Međutim, tu tuženik ponovno prigovara, ali sada na način da ističe kako sudski vještak nije obrazložio kako su onda ta oštećenja nastala. Odnosno da vještak ne navodi kako su mogla nastati oštećenja u stražnjem donjem i gornjem dijelu vrata i praga ukoliko je primani udar bio u prednjem dijelu stražnjih desnih vrata. Da je iz fotografija vidljivo da su prednja i stražnja vrata oštećena cijelom dužinom od prednjeg do stražnjeg dijela te se oštećenje nastavlja na stražnji blatobran, a da je vidljiv i trag prenosive boje s vozila Renault.

Dakle, tuženik u svojim prigovorima iznosi međusobno proturječne tvrdnje. Najprije prigovara da, ako je primarni udar bio u području stražnjih desnih vrata, nije jasno zašto nema tragova oštećenja po cijeloj desnoj strani vozila. Nakon što je pak drugi sudski vještak objasnio mehanizam nastanka oštećenja i utvrdio da postoji prekid između oštećenja vrata i stražnjeg blatobrana, tuženik ponovno prigovara, ali sada tvrdi da su vrata oštećena cijelom dužinom te da se oštećenje nastavlja na stražnji blatobran. Takvi su prigovori međusobno proturječni.

13.2. Nadalje, važno je za istaknuti kako tuženik prigovara da sudski vještak Jozo Šitum nije koristio računalni program za simulaciju prometnih nezgoda. Naime, sama činjenica da takav program nije korišten ne znači da je nalaz i mišljenje nepravilan ili nepotpun, budući da se radi o dugogodišnjem vještaku koji je svoj nalaz i mišljenje izradio na temelju raspoložive dokumentacije, fotografija i utvrđenih oštećenja, primjenjujući pritom pravila struke, koja ne nalaže nužno korištenje takvih programa prilikom izrade svakog nalaza i mišljenja.

13.3. Svakako, ovaj sud smatra kako je sudski vještak naknadnim detaljnim pisanim i usmenim očitovanjem na iznesene prigovore stranaka u potpunosti obrazložio svoj pisani nalaz i mišljenje te jasno i stručno odgovorio na svako postavljeno pitanje stranaka, stoga je sud ocijenio da ne postoji potreba za provođenjem novog vještačenja po drugom sudskom vještaku iste struke, a u odnosu na prijedlog tuženika na provođenjem novoga vještačenja, jer bi navedeno bilo i protivno načelu ekonomičnosti.

14.1. Slijedom svega iznesenoga, s obzirom na to da je na temelju saslušanja tužitelja, svjedoka i provedenih vještačenja utvrđena dinamika nastanka prometne nezgode, trebalo je odlučiti o visini štete.

14.2. S obzirom na sve okolnosti predmetnog slučaja te cijeneći nalaz i mišljenje sudskog vještaka vjerodostojnim, sud je utvrdio da je tužitelju nastala šteta u iznosu od 6.077,58 eura, a koji iznos sud smatra potrebnim da se oštećenikova materijalna situacija dovede u ono stanje u kojem bi bila da nije bilo štetne radnje, a s obzirom na to da je došlo do djelomične štete na vozilu tužitelja.

Međutim, kako tužitelj tužbom potražuje iznos od 5.384,79 eura, to je tužitelju trebalo dosuditi navedeni iznos, s obzirom na to da sud ne može ići preko tužbenog zahtjeva stranke.

14.3. U odnosu na prigovor tuženika da se tužitelju na iznos štete ne može priznati i PDV od 25 % treba navesti kako je sama bit dosude naknade imovinske štete u situaciji kada se radi o vozilu koje se može popraviti, bez obzira što ono nije popravljeno u trenutku dosude, dosuditi onaj iznos koji bi vlasniku vozila bio potreban da popravi štetu na vozilu, odnosno da vrati vozilo u stanje u kojem je bilo prije štetnog događaja. S obzirom na to da se popravljavanje predmetne štete na vozilu tužitelja sastoji od nabavke novih dijelova i obavljanja radova na vozilu, životno je i logično da će tužitelj za takve nabavke, isporuke i usluge plaćati drugome cijenu uvećanu za PDV od 25 %, stoga navodi tuženika nisu osnovani.

14.4. Prema članku 1089. stavku 2. ZOO-a nenovčana imovinska šteta dosuđuje se prema cijenama u vrijeme presuđenja. Utvrđivanjem naknade prema cijenama u trenutku donošenja sudske odluke pokrivena je šteta od nastanka do odluke pa kamate mogu teći tek od dana donošenja sudske odluke. U protivnom, priznavanjem kamata od nastanka štete značilo bi dvostruko obeštećenje.

Stoga obveza naknade nenovčane imovinske štete dopijeva u trenutku presuđenja. Naime, opseg naknade nenovčane štete može biti poznat tek onda kada je na pravno obvezujući način izražen u novcu, a to nikad ne može biti prilikom nastanka same štete jer je taj broj novčanih jedinica određen tek presudom.

S obzirom na iznad navedeno, kako vozilo tužitelja nakon predmetnog štetnog događaja nije popravljeno, tužitelju su dosuđene zatezne kamate od dana presuđenja, dakle od 11. rujna 2026. pa do isplate, dok je odbijen tužbeni zahtjev za više traženo na ime potraživanja zateznih kamata od 4. prosinca 2019. do 10. rujna 2026. kao neosnovan.

14.5. Zaključno, sud je tužitelju dosudio ukupan iznos naknade štete od 5.384,79 eura s zateznim kamatama tekućim od presuđenja pa do isplate, dok je za više traženo na ime zateznih kamata na iznos od 5.384,79 eura od 4. prosinca 2019. do 10. rujna 2026. zahtjev tužitelja odbijen kao neosnovan.

15.1. Odluka o trošku donesena je u skladu s odredbama članka 154. stavka 1. i 155. ZPP-a te Odvjetničkom tarifom o nagradama i naknadi troškova za rad odvjetnika.

Kako je tužitelj u cijelosti uspio u sporu, to mu je priznat trošak sastava tužbe od 100 bodova (Tbr. 7.1. Tarife), zastupanja na ročištu 27. listopada 2022. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), zastupanja na ročištu 26. rujna 2023. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), zastupanja na ročištu 6. studenog 2023. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), zastupanja na ročištu 28. ožujka 2024. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), pristupa na ročište 4. srpnja 2024. od 25 bodova jer se radi o ročištu koje je odgođeno prije raspravljanja o glavnoj stvari (Tbr. 9.5. Tarife), sastava podneska od 22. listopada 2024. od 100 bodova (Tbr. 8.1. Tarife), zastupanja na ročištu 23. listopada 2024. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), sastava podneska od 7. studenog 2024. od 100 bodova (Tbr. 8.1. Tarife), zastupanja na ročištu 18. prosinca 2024. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), zastupanja na ročištu 4. lipnja 2025. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), sastava podneska od 10. listopada 2025. od 100 bodova (Tbr. 8.1. Tarife), zastupanja na ročištu 15. listopada 2025. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), sastava podneska od 30. studenog 2025. od 100 bodova (Tbr. 8.1. Tarife), zastupanja na ročištu 2. prosinca

2025. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), zastupanja na ročištu 6. srpnja 2026. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), odnosno ukupno 1525 bodova, što pomnoženo s vrijednosti boda od 2,00 eura iznosi 3.050,00 eura.

Na navedeni iznos tužitelju je priznat i PDV od 25 %, koji na iznos od 3.050,00 eura iznosi 762,50 eura.

Nadalje, tužitelju su priznati i nastali troškovi vještačenja u iznosu od 529,48 eura (uplaćeno 531,00 eura, ali je tužitelju vraćen neiskorišten dio u iznosu od 1,52 eura) te trošak sudske pristojbe za tužbu u iznosu od 173,85 eura i za prvostupanjsku presudu u iznosu od 173,85 eura.

Stoga ukupni trošak postupka tužitelja iznosi 4.689,68 eura.

15.2. Na navedeni iznos tužitelju je priznata i zatezna kamata koja na navedeni iznos teče od presuđenja, dakle od 11. rujna 2026. pa do isplate, a sve u skladu s odredbom članka 29. stavka 2. ZOO-a i članka 151. stavka 3. ZPP-a.

15.3. Tužitelju nije priznat trošak ročišta za objavu jer navedeni trošak nije nužan za vođenje postupka, sukladno članku 155. ZPP-a.

15.4. Stoga je za više traženo na ime naknade troškova postupka, preko iznosa od 4.689,68 eura do iznosa od 5.006,00 eura, zahtjev tužitelja je trebalo odbiti kao neosnovan.

16. Slijedom svega iznad navedenog, odlučeno je kao u izreci odluke.

U Splitu, 11. rujna 2026.

Sudac
Tomislav Bago

Sudska savjetnica
Tea Pušić

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Protiv ove odluke dopuštena je žalba nadležnom Županijskom sudu. Žalba se podnosi putem ovog suda, u tri primjerka, u roku od 15 dana od dana dostave ovjerenog prijepisa iste.

Stranci koja je pristupila na ročište na kojem se presuda objavljuje i stranci koja je uredno obaviještena o tom ročištu, a na isto nije pristupila, smatra se da je dostava presude obavljena onoga dana kada je održano ročište na kojem se presuda objavljuje. Stranci koja nije bila uredno obaviještena o ročištu na kojem se presuda objavljuje, smatra se da je dostava presude obavljena danom zaprimanja pisanog otpravka iste.

DNA:

- tužitelju po punomoćnici,
- tuženiku po punomoćniku,
- u spis.

Broj zapisa: **9-3088d-02c97**

Kontrolni broj: **045d8-14713-e5d67**

Ovaj dokument je u digitalnom obliku elektronički potpisan sljedećim certifikatom:

CN=Tomislav Bago, O=OPĆINSKI SUD U SPLITU, 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, **Općinski sud u Splitu** potvrđuje vjerodostojnost dokumenta.