Republika Hrvatska
Općinski sud u Splitu
Gundulićeva 27, Split

U I ME 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 tužiteljice Marijane Periše, Don Frane Bulića 58 E, Solin, OIB: 65376055720, zastupane po punomoćniku Mariju Depolu, odvjetniku u Splitu, protiv tuženika HRVATSKA OSIGURAVAJUĆA KUĆA d.d., Zagreb, Capraška 6, OIB: 00432869176, zastupano po punomoćnicima odvjetnicima iz OD Olujić, Pezić & Partneri d.o.o. iz Zagreba, radi naknade štete, nakon održane i zaključene glavne i javne rasprave 6. listopada 2026. u prisutnosti punomoćnika tužiteljice i zamjenice punomoćnika tuženika, Josipe Begić, odvjetničke vježbenice kod Tanje Bote, odvjetnice u Splitu, 20. studenoga 2026.

p r e s u d i o j e

I. Nalaže se tuženiku HRVATSKA OSIGURAVAJUĆA KUĆA d.d., OIB: 00432869176, isplatiti tužiteljici Marijani Periši, OIB: 65376055720, na ime naknade imovinske štete na vozilu iznos od 1.342,56 eura zajedno s zateznom kamatom koja na navedeni iznos teče od 20. studenoga 2026. pa do isplate po kamatnoj stopi koja se određuje za svako polugodište uvećanjem referentne stope za 3 (tri) postotna poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi na dan 1. siječnja te godine, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi na dan 1. srpnja te godine, sve u roku od 15 dana.

II. Za više traženo na ime potraživanja zateznih kamata na dosuđeni iznos od 1.342,56 eura na ime naknade imovinske štete na vozilu od 3. srpnja 2019. do 19. studenoga 2026. tužbeni zahtjev se odbija kao neosnovan.

III. Nalaže se tuženiku HRVATSKA OSIGURAVAJUĆA KUĆA d.d., OIB: 00432869176, naknaditi tužiteljici Marijani Periši, OIB: 65376055720, troškove postupka u iznosu od 3.020,00 eura zajedno s zateznom kamatom koja na navedeni iznos teče od 20. studenoga 2026. pa do isplate po kamatnoj stopi koja se određuje za svako polugodište uvećanjem referentne stope za 3 (tri) postotna poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi na dan 1. siječnja te godine, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi na dan 1. srpnja te godine, sve u roku od 15 dana.

IV. Za više traženo na ime potraživanja troškova postupka preko dosuđenog iznosa od 3.020,00 eura do zatraženog iznosa od 3.207,50 eura zahtjev tužiteljice se odbija kao neosnovan.

Obrazloženje

1. Tužiteljica u tužbi navodi kako se 3. srpnja 2019. u Splitu, na kolniku ceste D-8, kod raskrižja s ulicom Put Pazdigrada, dogodila prometna nezgoda na način što je Petar Bračulj, upravljajući vozilom marke Mercedes S 350, osiguranim od autoodgovornosti kod tuženika, krećući se prekoračenom i neprilagođenom brzinom od oko 83 km/h, iz južne kolničke lijeve prometne trake počeo prestrojavati se neočekivano i nesigurnosno, bez neophodnog poštivanja dovoljnog sigurnosnog razmaka kod prestrojavanja, neposredno ispred nailazećeg vozila marke VW Polo u srednjoj traci, kojim je upravljala tužiteljica brzinom od oko 58 km/h.

U takvoj opasnoj vožnji, prije nego li je i stigao izravnavati vozilo u srednjoj traci, još u kosom položaju u prestrojavanju naletio je na stražnji dio vozila Mercedes Sprinter koje se kretalo ispred u srednjoj traci i usporavalo radi kolone, da bi neposredno nakon tog udara tužiteljica vozilom, u toj neočekivano ugrožavajućoj situaciji za druge sudionike prouzročenoj opasnom vožnjom osiguranika tuženika, naletjela na stražnji dio vozila osiguranika tuženika.

Tužiteljica je vozila dopuštenom i prilagođenom brzinom u svom smjeru te je, kada je ugledala drugo vozilo kako je uletjelo sjureći se odjednom neposredno ispred njezinog vozila i zabilo se u kosom položaju u prestrojavanju u vozilo ispred, poduzela kočenje. Prometni vještak je kod izrade kinematike (uz skicu) pronašao da je tužiteljica, kod nesigurnosnog prestrojavanja bez dovoljnog razmaka vozila osiguranika tuženika oko 5 m ispred nje i njegovog direktnog zabijanja u kosom položaju prilikom prestrojavanja u vozilo ispred, nešto kasnila s kočenjem. Međutim, teško je kod nastupa neočekivanih i opasnih situacija u prometu ispoštovati idealno vrijeme početka kočenja nakon oko 1 sekunde.

Slijedom navedenog, unatoč stavu VSRH da neodgovarajuće reagiranje jednog vozača kao posljedica iznenadnog nepravilnog ponašanja drugog vozača nije protupravnost i doprinos, tužiteljica, isključivo u cilju što bržeg rješenja predmeta, nagodbeno predlaže 20 % svog doprinosa i za toliko umanjuje potraživanje pune naknade.

Predlaže da sud obveže tuženika na isplatu na ime naknade imovinske štete na vozilu iznosa od 10.115,55 kuna sa zakonskom zateznom kamatom tekućom od dana podnošenja zahtjeva 3. srpnja 2019. pa do isplate, sve uz naknadu troškova postupka.

2. Tuženik u odgovoru na tužbu navodi kako priznaje nastanak štetnog događaja kao i da je vozilo reg. ozn. ST 2093-F na dan štetnog događaja bilo osigurano kod tuženika policom osiguranja od automobilske odgovornosti, no tuženik osporava odgovornost osiguranika tuženika za nastanak predmetne nezgode.

Osporavaju se svi navodi tužbe koji govore o tome da bi vozač koji je upravljao vozilom osiguranika tuženika bio odgovoran ili suodgovoran za nastanak prometne nezgode i posljedice iste, kao i osnov i visina tužbenog zahtjeva. Naime, tuženik ističe kako je za nezgodu isključivo odgovorna tužiteljica budući nije držala potreban razmak tako da ne ugrožava sigurnost prometa, kao i zbog činjenice da se kretala brzinom koja nije bila prilagođena osobinama i stanju ceste. Da se tužiteljica kretala prilagođenom brzinom i držala razmak između vozila na način da može reagirati na svaku zapreku koja se pred njom može naći, prometna nesreća bi bila izbjegnuta.

Da se sukladno članku 1072. ZOO-a, radi o šteti prouzročenoj pogonom dvaju vozila te se na navedeno primjenjuju pravila subjektivne odgovornosti pa je tužitelj dužan dokazati da je za prometnu nezgodu odgovoran osiguranik tuženika. Tuženik osporava visinu imovinske štete koju tužiteljica potražuje jer je na vozilu nastala totalna šteta i popravak vozila je neisplativ, a iznos koji tužiteljica potražuje je nerealan i ne odgovara iznosu tzv. totalne štete koja je nastala na vozilu.

Tuženik se izričito protivi korištenju Nalaza i mišljenja privatno angažiranog vještaka Marina Žunića, koji je dostavljen u privitku tužbe, jer isti nije sačinjen sukladno odredbama Zakona o parničnom postupku pa se ne može koristiti kao dokaz u ovome postupku.

Osporava se tijek zatezne kamate kako je isti postavljen u tužbi za imovinsku štetu. Iz navoda tužiteljice ne proizlazi kako je ista popravila vozilo te u tu svrhu ne dostavlja nikakve račune. Nereparirana šteta nastaje trenom presuđenja kada nenovčana imovinska šteta biva pretočena u određeni broj novčanih jedinica, pa kamata na istu može početi teći tek od presuđenja.

Tuženik se ne protivi provođenju prometnog vještačenja predloženog po tužiteljici, no unaprijed se protivimo izvanraspravnom određivanju vještačenja budući da je člankom 251. ZPP-a propisano kako će sud prije određivanja koje će osobe uzeti za vještake prethodno o tome saslušati stranke.

Tuženik predlaže da sud nakon provedene glavne rasprave odbije tužiteljicu sa tužbenim zahtjevom i obveže ju na naknadu parničnog troška tuženiku zajedno sa zakonskom zateznom kamatom tekućom od donošenja prvostupanjske presude pa do isplate. U podnesku od 17. veljače 2025. tuženik ne čini spornim visinu štete na vozilu tužiteljice u iznosu od 1.642,51 eura, ali osporava odgovornost svog osiguranika za nastalu štetu.

3. Radi razjašnjenja spornih, a za ovaj postupak odlučnih činjenica sud je izvršio uvid u Potvrdu Postaje prometne policije Split, broj: 511-12-36-19-845/19 od 3. srpnja 2019. (list 4-5 spisa), Službenu bilješku Postaje prometne policije Split, broj: 511-12-36-19-845/19 od 3. srpnja 2019. (list 6-8 spisa), izvid štete broj: 1051-1903038 (list 20-22), odgovor tuženika na odštetni zahtjev tužiteljice (list 23 spisa), cjelokupni spis MUP, Policijske uprave splitsko-dalmatinske, Postaje prometne policije Split formiran povodom predmetne prometne nesreće (list 43- spisa), Potvrdu o naplaćenoj novčanoj kazni na mjestu počinjenja prekršaja (list 74 spisa), na ročištu za glavnu raspravu 28. listopada 2025. izveden je dokaz saslušanjem tužiteljice (list 85-86 spisa), na ročištu za glavnu raspravu 22. prosinca 2025. izveden je dokaz saslušanjem svjedoka Petra Bračulja (list 90-91 spisa), izvršen je uvid u pisani nalaz i mišljenje sudskog vještaka za cestovni promet dipl. ing. Joze Šituma (list 105-118 spisa) te je na ročištu za glavnu raspravu 6. listopada 2026. izveden dokaz usmenog očitovanja sudskog vještaka na prigovore tuženika (list 126-130 spisa).

4. Punomoćnici stranaka su popisali parnični trošak.

5. Tužbeni zahtjev je osnovan.

6. Predmet ovoga spora je zahtjev tužiteljice prema tuženiku za naknadom imovinske štete na vozilu u iznosu od 10.115,55 kuna/1.342,56 eura s pripadajućim zateznim kamatama tekućim od 3. srpnja 2019. pa do isplate, a koju štetu tužiteljica trpi kao posljedicu prometne nezgode koja se dogodila 3. srpnja 2019. u Splitu, na kolniku ceste D-8 kod raskrižja s ulicom Put Pazdigrada.

7. Među strankama je nesporna legitimacija, ali je sporna i osnova i visina potraživanja.

8.1. 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., dalje: ZOO) propisano je da je šteta umanjenje nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta).

8.2. Odredbama članaka 1085. stavaka 1. i 4. te članka 1090. ZOO-a određuju se uvjeti za dosudu naknade materijalne 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, s tim da će sud, između ostalog, dosuditi oštećenom naknadu u novcu kad on to zahtijeva. Tu će naknadu sud, uzimajući u obzir i okolnosti koje su nastupile poslije uzrokovane štete, dosuditi u svoti koja je potrebna da se materijalna situacija oštećenom dovede u ono stanje u kojem bi se nalazila da nije bilo štetne radnje (potpuna naknada).

9.1. Uvidom u Potvrdu Postaje prometne policije Split, broj: 511-12-36-19-845/19 od 3. srpnja 2019. proizlazi kako se 3. srpnja 2019. u Splitu, na kolniku ceste D8, kod raskrižja s Ulicom Put Pazdigrada, dogodila prometna nesreća s materijalnom štetom u kojoj su sudjelovali Petar Bračulj, kao vozač osobnog automobila Mercedes, registarske oznake ST 2093-F, koji je u tom trenutku bio osiguran kod tuženika od automobilske odgovornosti, Marijana Periša, ovdje tužiteljica, kao vozač osobnog automobila VW Polo, registarske oznake ST 856-UJ te Ante Sablo, kao vozač teretnog automobila Mercedes, registarske oznake ST 2272-O.

U potvrdi je navedeno kako je do nastanka prometne nesreće došlo zbog sudara dva osobna i jednog teretnog automobila, a da su okolnosti koje su prethodile nastanku nepropisno prestrojavanje.

U potvrdi je navedeno kako je u svezi prometne nesreće Petru Bračulju naplaćena novčana kazna na mjestu počinjena prekršaja serijskog broja 51847185, a zbog počinjena prekršaja iz članka 51. stavka 1. i 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama.

9.2. Uvidom u Službenu bilješku Postaje prometne policije Split, broj: 511-12-36-19-845/19 od 3. srpnja 2019. i njezinu dopunu od 28. veljače 2020. i to opis događaja, proizlazi da je Petar Bračulj izazvao prometnu nesreću sa materijalnom štetom na način da je upravljao osobnim automobilom Mercedes registarske oznake ST 2093-F južnom kolničkom lijevom prometnom trakom kolnika ceste D-8 od smjera zapada u smjeru istoka. Dolaskom do mjesta događaja poduzeo je radnju prestrojavanja u središnju prometnu traku brzinom neprilagođenom uvjetima i stanju kolnika te gustoći prometa, uslijed čega je prednjim dijelom vozila udario u zadnji lijevi dio teretnog automobila Mercedes registarske ST 2272-O kojim je istom kolničkom središnjom prometnom trakom u istom smjeru ispred upravljao Ante Sabljo, a koje je u trenutku prometne nesreće vršio radnju zaustavljanja svog vozila zbog iste radnje kolone vozila ispred. U istom trenutku u zadnji dio osobnog automoba Mercedes registarske oznake ST 2093-F prednjim dijelom je udario osobni automobil VW Polo registarske oznake ST 856-UJ kojim je središnjom prometnom istom kolničkom trakom u istom smjeru iza upravljala Marijana Periša.

9.3. Uvidom u odgovor tuženika na odštetni zahtjev tužiteljice proizlazi kako je tuženik odbacio zahtjev tužiteljice navodeći kako je ista u cijelosti odgovorna za nastalu štetu na vozilu VW Polo, registarske oznake ST 856-UJ, i to zbog nedovoljnog razmaka i neprilagođene brzine kretanja zbog koje nije pravovremeno uspjela zaustaviti vozilo i izbjeći nalet n a stražnji dio vozila Mercedes, registarske oznake T 2093-F.

9.4. Uvidom u Potvrdu o naplaćenoj novčanoj kazni na mjestu počinjenja prekršaja od 3. srpnja 2019. proizlazi kako je osiguranik tuženika, Petar Bračulj, platio na licu mjesta novčanu kaznu od 750,00 kuna za počinjenje prekršaja iz članka 51. stavaka 1. i 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama.

9.5. Na ročištu za glavnu raspravu 28. listopada 2025. izveden je dokaz saslušanjem tužiteljice koja u svome iskazu navodi da se kretala desnom prometnom trakom, brzinom od oko 55 do 60 km/h, da je bilo jutro i gužva na cesti. Ispred nje, na uobičajenom razmaku, nalazilo se otvoreno kombi vozilo marke Mercedes. Iz lijeve prometne trake vozilo marke Mercedes, kojim je upravljao Petar Bračulj, kretalo se dosta većom brzinom od njezine te se naglo prestrojilo neposredno ispred nje, u njezinu prometnu traku, između njezina vozila i kombija.

Tužiteljica pretpostavlja da je, zbog gužve na cesti, kombi kočio, uslijed čega se vozilo Mercedes, zbog neprilagođene brzine, prednjim dijelom zabilo u stražnji dio kombija, a ona je, iako je kočila, udarila u stražnji dio vozila Mercedes. Na njezinom vozilu nastala je totalna šteta. Po dolasku policije Petar Bračulj je više puta ponovio da je on kriv te je odmah na licu mjesta platio kaznu. Tužiteljica je navela da je njezino vozilo u cijelosti popravljeno. U odnosu na brzinu kojom se kretao Petar Bračulj, tužiteljica je navela da je bila znatno veća od njezine brzine, ali da ne može točno reći kolika.

Na posebno pitanje punomoćnika tužitelja može li reći koliki je bio razmak između nje i kombija, tužiteljica je odgovorila da je iznosio između 25 i 30 metara. Na daljnje pitanje je li vidjela je li ispred kombija bilo još vozila u njezinoj prometnoj traci, tužiteljica je odgovorila da je bilo dosta vozila jer je bila gužva.

9.6. Na ročištu za glavnu raspravu 22. prosinca 2025. izveden je dokaz saslušanjem svjedoka Petra Bračulja koji u svome iskazu navodi kako se kretao u pravcu iz Solina prema hotelu Lav, sjevernom prometnom trakom, te da se pokušao prestrojiti u srednju prometnu traku, pri čemu je dao pokazivač smjera. Tužiteljica mu je počela trubiti već prilikom njegova prestrojavanja u srednju prometnu traku. Nakon što se uključio u srednju prometnu traku, tužiteljica mu je i dalje nastavila trubiti, zbog čega je pogledao u srednji retrovizor, a kada je ponovno pogledao ravno, već je udario u prednje vozilo koje mu je bilo jako blizu. Nadalje je iskazao da se ispred tog prednjeg vozila naglo uključilo vozilo iz sporedne ceste, koje se, umjesto da se prvo uključi u uključnu traku, odmah uključilo u njihovu srednju prometnu traku.

Svjedok je naveo da se kretao sigurno brzinom od 100 km/h, a možda i više, svakako više od propisane brzine. Nakon sudara, s obzirom na to da je tužiteljica bila trudna i izrazito rastresena, rekao je da je on kriv. Ne sjeća se je li platio kaznu za izdani prekršaj.

Na poseban upit punomoćnika tužiteljice iskazao je da je udario u zadnji centralni dio vozila ispred sebe. Smatra da je prilikom njegova prestrojavanja u srednju prometnu traku i vozila tužiteljice bilo sigurno mjesta i za još jedno vozilo.

Na poseban upit zamjenika punomoćnika tuženika iskazao je da se ne može izjasniti kojom se brzinom kretala tužiteljica. Smatra da je tužiteljica imala dovoljno vremena za zakočiti, s obzirom na razmak između njega i nje.

9.7. Punomoćnica tužiteljice prigovorila je iskazu svjedoka navodeći kako je očito da je vozio neprilagođenom, ekscesnom brzinom te da je zbog toga platio kaznu. Istaknula je kako je očito neiskren prema sudu jer se sjeća svakog detalja o kojem ga sud pita, a ne sjeća se je li platio kaznu. Nadalje je istaknula kako se očito nije držao sigurnosnog razmaka. Osim toga, iz iskaza proizlazi da uopće nije gledao vozilo ispred sebe u koje je naletio, nakon čega je u to vozilo naletjela tužiteljica. Istaknula je i kako je iz fotografija u spisu razvidno da je osiguranik tuženika udario u stražnji lijevi dio vozila, a ne u centralni dio, kako bi pokušao imputirati zaključak da je već bio u potpunosti u srednjoj prometnoj traci.

10.1. Iz pisanog nalaza i mišljenja sudskog vještaka za cestovni promet dipl. ing. Joze Šituma proizlazi da mu je za izradu dostavljena dokumentacija koja obuhvaća spis Općinskog suda u Splitu, u kojem se nalazi i prometno-tehničko vještačenje koje je proveo sudski vještak Marino Žunić te da su policijski službenici Postaje prometne policije Split obavili očevid te izradili službenu bilješku, potvrdu i fotografije, koje je vještak koristio prilikom izrade nalaza i mišljenja. Vještak posebno ističe da prilikom obavljanja očevida nije izrađen situacijski plan ni zapisnik o očevidu, niti su izvršena uobičajena mjerenja poslije sudarnog položaja vozila i pronađenih materijalnih tragova, koji su vidljivi na fotografijama očevida, zbog čega se analiza prometne nesreće ne može detaljnije provesti.

Predmetna prometna nesreća dogodila se na državnoj cesti DC8, odnosno Ulici kralja Stjepana Držislava u Splitu, kod raskrižja s ulicom Put Pazdigrada. U spisu nema podataka o stanju mjesta događaja, odnosno o tome je li mjesto događaja bilo izmijenjeno ili neizmijenjeno u pogledu položaja vozila i pronađenih materijalnih tragova. Također, nema podataka o izvršenim mjerenjima na mjestu događaja od strane policije prilikom očevida. Osim oštećenja na vozilima, u službenoj bilješci nisu navedeni nikakvi materijalni tragovi pronađeni na mjestu sudara, iako su na fotografijama policijskog očevida vidljivi tragovi krhotina polomljenih plastičnih dijelova otpalih s vozila u sudaru, kao i tragovi iscurjele tekućine iz vozila. Na predmetnoj cesti postavljena je okomita i označena vodoravna prometna signalizacija prema hrvatskim normama i oznakama iz Pravilnika o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama. Državna cesta DC8, na kojoj se dogodila prometna nesreća, izgrađena je kao pregledni pravac te je, prema vrsti prometa, namijenjena za mješoviti promet. Cesta ima dva kolnička traka, sjeverni i južni, koji su međusobno odvojeni središnjim razdjelnim pojasom u kojem je postavljena dvostrana zaštitna odbojna ograda. Južni kolnički trak ima tri prometna traka, a s njegove južne strane nalazi se raskrižje s ulicom Put Pazdigrada, s prometnim otokom, izgrađeno kao T-raskrižje. Na južnom kolničkom traku označena je isprekidana uzdužna razdjelna crta H03 i puna rubna crta H02. U spisu nema podataka o drugoj postavljenoj prometnoj signalizaciji i opremi ceste.

U pogledu oštećenja na osobnom automobilu Mercedes S350, prema službenoj bilješci policije oštećeni su prednji branik, maska, prednji vezni lim, poklopac motora, prednji desni blatobran, hladnjak, prednje desno svjetlo, zračni jastuk vozača, stražnji branik i poklopac prtljažnika. U službenoj bilješci nema podataka o ispitivanju tehničke ispravnosti upravljačkog uređaja, kočnica i uređaja za signalizaciju na vozilu od strane policijskih službenika nakon očevida, kao ni podataka o vrsti i stanju pneumatika na vozilu.

Na teretnom automobilu Mercedes Sprinter, prema službenoj bilješci policije, oštećeni su stražnji branik, stražnje lijevo svjetlo i stražnja registracijska pločica. Ni u odnosu na ovo vozilo u zapisniku nema podataka o ispitivanju tehničke ispravnosti upravljačkog uređaja, kočnica i uređaja za signalizaciju od strane policijskih službenika nakon očevida, kao ni podataka o vrsti i stanju pneumatika.

Na osobnom automobilu VW Polo, prema službenoj bilješci policije, oštećeni su prednji branik, maska, poklopac motora te prednje lijevo i desno svjetlo. Ni u odnosu na ovo vozilo u službenoj bilješci nema podataka o ispitivanju tehničke ispravnosti upravljačkog uređaja, kočnica i uređaja za signalizaciju nakon očevida, kao ni podataka o vrsti i stanju pneumatika. Detaljniji opis nastalih oštećenja prema izvidu štete naveden je pod točkom II. Procjena štete na automobilu predmetnog nalaza i mišljenja.

Analizirajući dinamiku prometne nesreće, vještak utvrđuje da je najprije došlo do sudara između prednjeg dijela osobnog automobila Mercedes S350 i stražnjeg dijela teretnog automobila Mercedes Sprinter, a nakon toga do drugog sudara između prednjeg dijela osobnog automobila VW Polo i stražnjeg dijela osobnog automobila Mercedes S350. Mjesto prvog sudara nalazilo se u srednjem prometnom traku južnog kolničkog traka ceste DC8, na udaljenosti od oko 26 do 27 metara zapadno od prometnog otoka, odnosno zapadnog ruba raskrižja s ulicom Put Pazdigrada. Mjesto drugog sudara također se nalazilo u srednjem prometnom traku južnog kolničkog traka ceste DC8, na udaljenosti od oko 10 do 11 metara zapadno od prometnog otoka, odnosno zapadnog ruba raskrižja s ulicom Put Pazdigrada.

Teretni automobil Mercedes Sprinter kretao se srednjim prometnim trakom južnog kolničkog traka ceste DC8, iz smjera zapada prema istoku, odnosno iz smjera Splita prema Omišu. Uvažavajući prometne uvjete na cesti koja predstavlja prometno opterećenu gradsku zaobilaznicu, tehničke karakteristike vozila, ograničenje brzine na cesti od 60 km/h i radnju zaustavljanja zbog kolone koja je bila zaustavljena ispred teretnog automobila Mercedes Sprinter, vještak procjenjuje da je brzina kretanja tog vozila u trenutku sudara s osobnim automobilom Mercedes S350 iznosila oko 45 km/h.

Osobni automobil Mercedes S350 kretao se sjevernim, odnosno lijevim prometnim trakom južnog kolničkog traka ceste DC8, iz smjera zapada prema istoku, odnosno iz smjera Splita prema Omišu, nakon čega se prestrojavao u srednji prometni trak. Korištenjem EES metodologije, s obzirom na nastale deformacije na osobnom automobilu Mercedes, vještak procjenjuje da je za nastanak predmetnih oštećenja bila potrebna energetski ekvivalentna brzina od oko 35 km/h te da ukupni deformacijski rad u sudaru s teretnim automobilom Mercedes Sprinter iznosi oko 144805.71 Nm. Uvažavajući ukupni deformacijski rad, mase vozila s putnicima i koeficijent restitucije, relativna sudarna brzina iznosila je oko 60 km/h, dok je promjena brzine u sudaru na osobnom automobilu Mercedes S350 iznosila oko 33,29 km/h.

S obzirom na to da poslije sudarni položaj osobnog automobila Mercedes S350 nije točno utvrđen mjerenjem prilikom očevida, ali je vidljiv na fotografijama očevida, vještak procjenjuje da je navedeno vozilo kočenjem nakon sudara poništilo brzinu od oko 10 m/s. Slijedom navedenog, brzina kretanja osobnog automobila Mercedes S350 u trenutku sudara s teretnim automobilom Mercedes Sprinter iznosila je oko 69 km/h. Vozač osobnog automobila Mercedes S350, prilikom prestrojavanja, uočivši teretni automobil Mercedes Sprinter ispred sebe, reagirao je na kočnicu u vremenu od jedne sekunde, nakon čega je kočio najmanje 0,5 sekundi, pa je brzina kretanja osobnog automobila Mercedes S350 prije reagiranja vozača na kočnicu iznosila oko 82 km/h.

Osobni automobil VW Polo kretao se srednjim prometnim trakom južnog kolničkog traka ceste DC8, iz smjera zapada prema istoku, odnosno iz smjera Splita prema Omišu, iza teretnog automobila Mercedes Sprinter. Korištenjem EES metodologije, s obzirom na nastale deformacije na osobnom automobilu VW Polo, vještak procjenjuje da je za nastanak predmetnih oštećenja ostvaren ukupni deformacijski rad od oko 43000 Nm, što odgovara brzini u trenutku sudara od oko 30 km/h. Brzina kretanja osobnog automobila VW Polo prije sudara, u trenutku nastanka opasne situacije zbog prestrojavanja osobnog automobila Mercedes S350 i kada je vozačica reagirala na kočnicu u prosječnom vremenu od jedne sekunde, iznosila je oko 55 km/h.

U odnosu na položaj vozila u vremenu i prostoru, vještak navodi da je, ako je vozačica osobnog automobila VW Polo reagirala na kočnicu u prosječnom vremenu od jedne sekunde, od trenutka njezine reakcije na kočnicu do sudara proteklo 1,99 sekundi. U trenutku kada je vozačica reagirala na kočnicu, osobni automobil VW Polo nalazio se u srednjem prometnom traku, na udaljenosti od oko 27 metara zapadno od mjesta sudara.

Nadalje, ako je vozač osobnog automobila Mercedes S350 reagirao na kočnicu u prosječnom vremenu od jedne sekunde, od trenutka njegove reakcije na kočnicu do sudara proteklo je 1,52 sekunde. U trenutku reakcije na kočnicu osobni automobil Mercedes S350 nalazio se dijelom u sjevernom, a dijelom u srednjem prometnom traku, u fazi prestrojavanja, na udaljenosti od oko 34 metra zapadno od mjesta sudara. Na situacijskom planu prikazan je približan položaj vozila u trenutku prvog i drugog sudara, dok konačan poslijesudarni položaj nije moguće točno prikazati jer u spisu nema podataka o tome, već je prikazan mogući poslijesudarni položaj vozila koji se temelji na fotografijama očevida.

U vrijeme nastanka prometne nesreće bio je dan, vrijeme je bilo sunčano, a promet pojačanog intenziteta. Duljina puta horizontalne preglednosti zapadno od raskrižja s ulicom Put Pazdigrada, odnosno mjesta sudara, iznosila je najmanje oko 200 do 250 metara. Vještak stoga zaključuje da je na toj udaljenosti vozač osobnog automobila Mercedes S350 mogao uočiti teretni automobil Mercedes Sprinter ispred sebe. Također, vozačica osobnog automobila VW Polo mogla je na istoj udaljenosti uočiti osobni automobil Mercedes S350, kao što je i vozač osobnog automobila Mercedes S350 mogao uočiti vozilo VW Polo, s obzirom na konstruktivne elemente ceste. Vozačima su u uvjetima pojačanog intenziteta prometa mogućnost međusobnog uočavanja eventualno mogla umanjiti druga vozila u prometnom toku koja su se nalazila između njih, ali o tome nema konkretnih podataka u spisu.

U pogledu tehničke mogućnosti zaustavljanja vozila do mjesta sudara, vještak utvrđuje da bi se osobni automobil VW Polo, ukoliko bi se kretao brzinom od oko 49 km/h ili bilo kojom manjom brzinom, zaustavio prije mjesta sudara, pod uvjetom da je vozačica reagirala na kočnicu intenzivnim kočenjem u prosječnom vremenu od jedne sekunde, u trenutku kada je vozilo bilo udaljeno oko 27 metara od mjesta sudara, odnosno u trenutku kada je vozačica inače i reagirala na kočnicu. Međutim, s obzirom na brzinu kretanja osobnog automobila VW Polo od 55 km/h, vozačica na navedenoj udaljenosti nije mogla zaustaviti vozilo do mjesta sudara.

U konačnom mišljenju vještak navodi da se teretni automobil Mercedes Sprinter kretao srednjim prometnim trakom južnog kolničkog traka ceste DC8, iz smjera zapada prema istoku, odnosno iz smjera Splita prema Omišu, ispred osobnog automobila Mercedes S350 i osobnog automobila VW Polo. Osobni automobil Mercedes S350 kretao se sjevernim, odnosno lijevim prometnim trakom južnog kolničkog traka ceste DC8, iz smjera zapada prema istoku, nakon čega se prestrojavao u srednji prometni

trak, dok se osobni automobil VW Polo kretao srednjim prometnim trakom, iza teretnog automobila Mercedes Sprinter. Vozač osobnog automobila Mercedes S350 obavljao je radnju prestrojavanja iz sjevernog u srednji prometni trak, pri čemu je prednjim dijelom svog vozila udario u stražnji lijevi dio teretnog automobila Mercedes Sprinter, koji se kretao ispred njega srednjim prometnim trakom i usporavao zbog prometnih uvjeta, odnosno zaustavljanja kolone vozila ispred njega u srednjem prometnom traku. Nakon sudara navedena dva vozila nastavila su se gibati srednjim prometnim trakom u smjeru istoka do mjesta konačnog zaustavljanja u srednjem prometnom traku.

Uočivši opasnost ispred sebe, najprije zbog prestrojavanja osobnog automobila Mercedes S350 u srednji prometni trak kojim se kretala, a zatim i zbog prvog sudara između osobnog automobila Mercedes S350 i teretnog automobila Mercedes Sprinter, vozačica osobnog automobila VW Polo reagirala je na kočnicu kako bi izbjegla sudar, ali je unatoč tome došlo do drugog sudara između prednjeg dijela osobnog automobila VW Polo i stražnjeg dijela osobnog automobila Mercedes S350, koji se dogodio u srednjem prometnom traku. Nakon sudara navedena dva vozila nastavila su se gibati srednjim prometnim trakom u smjeru istoka do mjesta konačnog zaustavljanja u srednjem prometnom traku. Konačan poslijesudarni položaj vozila nije utvrđen očevidom prometne policije.

Vještak posebno ističe da za prestrojavanje osobnog automobila Mercedes S350 iz sjevernog u srednji prometni trak u konkretnim uvjetima pojačanog intenziteta prometa nisu postojali prometno-tehnički razlozi zbog kojih je bilo potrebno poduzimati prestrojavanje, osobito ako tu radnju nije bilo moguće obaviti na siguran način, jer je predstavljala opasnu radnju koju je vozač poduzimao vozilom, a koja je rezultirala najprije sudarom s teretnim automobilom Mercedes Sprinter, a zatim i sudarom s osobnim automobilom VW Polo.

Vještak u konačnom mišljenju utvrđuje da je brzina kretanja teretnog automobila Mercedes Sprinter neposredno prije sudara iznosila oko 45 km/h, brzina kretanja osobnog automobila Mercedes S350 prije sudara oko 82 km/h, a u trenutku sudara s teretnim automobilom Mercedes Sprinter oko 69 km/h, dok je brzina kretanja osobnog automobila VW Polo prije sudara iznosila oko 55 km/h, a u trenutku sudara s osobnim automobilom Mercedes S350 oko 30 km/h.

Vještak ponovno ističe da se mjesto prvog sudara između osobnog automobila Mercedes S350 i teretnog automobila Mercedes Sprinter nalazilo u srednjem prometnom traku južnog kolničkog traka ceste DC8, na udaljenosti od oko 26 do 27 metara zapadno od prometnog otoka, odnosno zapadnog ruba raskrižja s ulicom Put Pazdigrada, dok se mjesto drugog sudara između osobnog automobila VW Polo i osobnog automobila Mercedes S350 također nalazilo u srednjem prometnom traku južnog kolničkog traka ceste DC8, na udaljenosti od oko 10 do 11 metara zapadno od prometnog otoka, odnosno zapadnog ruba raskrižja s ulicom Put Pazdigrada.

U odnosu na preglednost ceste, vještak zaključuje da je u vrijeme nastanka prometne nesreće bio dan, vrijeme sunčano, a promet pojačanog intenziteta, pri čemu je duljina puta horizontalne preglednosti zapadno od raskrižja s ulicom Put Pazdigrada, odnosno mjesta sudara, iznosila najmanje oko 200 do 250 metara. Na toj udaljenosti vozač osobnog automobila Mercedes S350 mogao je uočiti teretni automobil Mercedes Sprinter ispred sebe, kao što je i vozačica osobnog automobila VW Polo mogla uočiti osobni automobil Mercedes S350, a vozač osobnog automobila Mercedes S350 vozilo VW Polo, s obzirom na konstruktivne elemente ceste. Mogućnost međusobnog uočavanja eventualno su mogla umanjiti druga vozila u prometnom toku koja su se nalazila između njih, ali o tome nema konkretnih podataka u spisu. Vještak u konačnici ponavlja da bi se osobni automobil VW Polo, pri brzini od oko 49 km/h ili

manjoj, mogao zaustaviti prije mjesta sudara intenzivnim kočenjem uz prosječno vrijeme reakcije od jedne sekunde, kada je vozilo bilo udaljeno oko 27 metara od mjesta sudara. Međutim, s obzirom na brzinu kretanja od oko 55 km/h, vozačica nije imala tehničku mogućnost zaustaviti vozilo do mjesta sudara.

Zaključno, vještak ističe da prilikom obavljanja očevida nije izrađen situacijski plan ni zapisnik o očevidu, niti su izvršena uobičajena mjerenja poslijesudarnog položaja vozila i pronađenih materijalnih tragova, koji su vidljivi na fotografijama očevida, zbog čega se analiza predmetne prometne nesreće nije mogla detaljnije provesti.

10.2. Podneskom od 28. rujna 2026. tuženik je u cijelosti prigovorio pisanom nalazu i mišljenju sudskog vještaka navodeći kako isti nije sačinjen u skladu s pravilima struke te ima nedostataka zbog kojih se ne može ispitati.

10.3. Podneskom od 29. rujna 2026. tužiteljica se očitovala na pisani nalaz i mišljenje sudskog vještaka navodeći kako nema primjedbe. Tužiteljica je uredila tužbeni zahtjev na način da potražuje iznos od 1.342,56 eura sa zateznom kamatom tekućom od 3. srpnja 2019. pa do isplate, uz naknadu parničnog troška sa zateznom kamatom tekućom od presuđenja pa do isplate.

10.4. Na ročištu za glavnu raspravu 6. listopada 2026. izveden dokaz usmenog očitovanja sudskog vještaka na prigovore tuženika. Na poseban upit zamjenika punomoćnika tuženika koliko iznosi zaustavni put vozila pri brzini od 55 km/h i koje je vrijeme potrebno za zaustavljanje pri toj brzini, vještak odgovara da zaustavni put pri brzini od 55 km/h, uz usporenje od 7 m/s i vrijeme reakcije vozača od jedne sekunde, iznosi oko 32 m. Navedeni zaustavni put sastoji se od puta kočenja i puta reagiranja vozača. Vozačica osobnog automobila VW Polo prešla je put od 27 m u vremenu od 1,99 sekundi prije udara u osobni automobil Mercedes S350, pri čemu je došlo do smanjenja brzine s 55 km/h na 30 km/h. Do sudara je došlo jer je vozačici bio potreban dodatni prostor kako bi ostvarila potpuni zaustavni put od 32 m. U konkretnom slučaju put kočenja, bez puta reagiranja vozačice osobnog automobila VW Polo, pri brzini od 55 km/h iznosi 16,62 m.

Na pitanje zašto je, ako je tužiteljica reagirala u trenutku kada se osiguranik tuženika prestrojavao, a on je tada prema pisanom nalazu vještaka od mjesta sudara bio udaljen najmanje 34 m, kao put koji je tužiteljica imala na raspolaganju vještak uzeo 27 m te na koji se sudar odnosi udaljenost od 34 m, vještak odgovara da se udaljenost od 34 m odnosi na položaj osobnog automobila Mercedes S350 u trenutku kada je njegov vozač reagirao na kočnicu, dakle prije udara u teretni automobil Mercedes Sprinter, i to u vremenu od 1,52 sekunde. Put od 27 m temelji se na brzini osobnog automobila VW Polo u trenutku kada je vozačica reagirala na kočnicu i brzini osobnog automobila VW Polo u trenutku naleta na osobni automobil Mercedes S350. Dakle, riječ je o putu koji je vozačica prešla od trenutka reagiranja do trenutka naleta, a koji iznosi 27 m, s obzirom na to da je brzina u trenutku reagiranja iznosila oko 55 km/h, a u trenutku naleta 30 km/h.

Na pitanje koliko je tužiteljica svojim vozilom bila prostorno i vremenski udaljena od osiguranika tuženika u trenutku kada je on svojim vozilom prešao u srednju prometnu traku, vještak odgovara da se, s obzirom na to da se radi o dva odvojena sudara te da u spisu nema podataka o tome koliko je vremena proteklo od prvog do drugog sudara, može očitovati samo o situaciji u kojoj je vozačica osobnog automobila VW Polo reagirala odmah kada je uočila nalet osobnog automobila Mercedes S350 na

teretni automobil Mercedes Sprinter. U tom slučaju vrijeme iznosi najmanje 1,99 sekundi, odnosno prostorna udaljenost 27 m, kako je navedeno i u njegovu nalazu i mišljenju.

Na pitanje koliko je teretni automobil Mercedes Sprinter bio prostorno i vremenski udaljen od osiguranika tuženika u trenutku prelaska vozila osiguranika tuženika u srednju prometnu traku, vještak odgovara da se prilikom prestrojavanja osobnog automobila Mercedes S350 u srednji prometni trak teretni automobil Mercedes Sprinter nalazio neposredno ispred njega, kada je došlo do sudara, jer se osobni automobil Mercedes S350 nije uspio u potpunosti prestrojiti u srednji prometni trak, što je vidljivo na situacijskom planu koji je vještak izradio.

Na pitanje koliko je mjesto početka prelaska osiguranika tuženika u srednju prometnu traku bilo udaljeno od mjesta sudara s tužiteljicom, vještak odgovara da se osiguranik tuženika nalazio u fazi prestrojavanja iz lijeve u srednju prometnu traku, dakle dijelom u lijevoj, a dijelom u srednjoj prometnoj traci, kada je došlo do naleta na teretni automobil Mercedes Sprinter koji se kretao ispred njega.

Na pitanje koliko je vremena proteklo od prelaska vozila osiguranika tuženika u srednju prometnu traku do sudara s tužiteljicom, uzimajući u obzir sudar koji se u međuvremenu dogodio s vozilom Mercedes Sprinter, vještak odgovara da ne može odrediti koliko je vremena proteklo između prvog sudara, odnosno sudara Mercedesa Sprintera i Mercedesa S350, i drugog sudara između Mercedesa S350 i VW Pola. Dakle, nije poznato je li tužiteljica započela reagirati odmah ili s vremenskim odmakom, a u nalazu i mišljenju vještak je uzeo pretpostavku da je reagirala odmah, zbog čega je dobiven put od 27 m, odnosno vrijeme od 1,99 sekundi.

Na pitanje koliki je dovoljan sigurnosni razmak koji je tužiteljica u konkretnom slučaju, s obzirom na brzinu kojom se kretala, bila dužna držati u odnosu na vozilo ispred sebe, vještak odgovara da je riječ o razmaku koji bi bio dovoljan da vozilo ostvari zaustavni put, što podrazumijeva put reagiranja vozačice i put kočenja. Vozačica bi se, uz reagiranje na kočnicu na udaljenosti od 27 m, zaustavila do mjesta sudara kada bi se kretala brzinom od 49 km/h ili bilo kojom manjom brzinom.

Na pitanje koliko iznosi zaustavni put vozila pri brzini ograničenja od 60 km/h i koliko je vremena potrebno za zaustavljanje pri toj brzini, punomoćnik tužitelja protivi se postavljanju navedenog pitanja, s obzirom na to da je ograničenje brzine 70 km/h i da se radi o hipotetskom pitanju.

Na daljnji upit zamjenika punomoćnika tuženika zašto svoj nalaz i mišljenje u dijelu koji se odnosi na položaj vozila u vremenu i prostoru temelji na pretpostavljenom vremenu reagiranja, vještak odgovara da se njegov nalaz i mišljenje temelji na uobičajenim vrijednostima koje se u vještačenjima uzimaju za vozače s prosječnim psihofizičkim sposobnostima. Tako je i u ovom slučaju određeno prosječno vrijeme reagiranja od oko jedne sekunde, uz uvažavanje prometno-tehničkih elemenata ceste i prometnih uvjeta. Navedeno je uobičajeno vrijeme reagiranja kod osoba životne dobi poput tužiteljice.

Na pitanje kako je, temeljem prometne opterećenosti ceste koja mu navodno nije poznata, karakteristika vozila i ograničenja brzine, mogao utvrditi bilo što, a osobito naletnu brzinu vozila Mercedes Sprinter, pri čemu za utvrđenje brzine smatra najbitnijima zaostala oštećenja koja, prema navodima tuženika, nije uzeo u obzir, vještak odgovara da je navedeno utvrdio temeljem dugogodišnjeg iskustva na poslovima upravljanja prometom i održavanja upravo konkretne prometnice na kojoj se dogodila prometna nesreća, kao i poznavanja samih prometnih uvjeta na njoj. Stoga je navod da ne poznaje te uvjete potpuno netočan. S obzirom na to da nije utvrđen konačan poslijesudarni položaj teretnog automobila Mercedes Sprinter, nije moguće

provesti konkretniji izračun brzine, pa je ista procijenjena na način kako je navedeno pod točkom 2.2. nalaza i mišljenja.

Na pitanje kako je sudski vještak utvrdio mjesta prvog i drugog sudara, kada policija nije utvrdila postojanje bilo kakvih materijalnih tragova, nisu izvršena nikakva mjerenja, a nisu mu poznati ni zaustavni položaji vozila, vještak odgovara da je položaj vozila utvrđen temeljem raspoložive dokumentacije u spisu i iznesene dinamike nastanka prometne nesreće. Sukladno tome izrađen je situacijski plan prikazan na slici 9., u kojem je navedeno da se radi o približnom položaju vozila u trenutku prvog i drugog sudara, kao i o poslijesudarnom položaju vozila nakon njihova smirivanja.

Na poseban upit punomoćnika tužitelja je li vozačica osobnog automobila VW Polo bila dužna držati sigurnosni razmak u odnosu na osobni automobil Mercedes S350, vještak odgovara da je svaki vozač dužan držati sigurnosni razmak u odnosu na vozila koja se kreću ispred njega. U konkretnom slučaju to je bilo vozilo Mercedes Sprinter, dok se osobni automobil Mercedes S350 ispred vozačice osobnog automobila VW Polo pojavio kao opasnost uslijed prestrojavanja iz lijevog u srednji prometni trak.

10.5. Punomoćnik tužitelja istaknu je da je vještak na sva pitanja tuženika odgovorio na jasan i logičan način te da je, u odnosu na sugestivna pitanja o navodnom nepridržavanju sigurnosnog razmaka i navodno kontradiktornim rezultatima u pogledu mogućnosti zaustavljanja vozila tužiteljice, vještak sve razjasnio odgovarajući na pitanja tužitelja. Posebno je razjašnjeno da tužiteljica uopće nije bila dužna pridržavati se sigurnosnog razmaka u odnosu na vozilo osiguranika tuženika jer se ono nije nalazilo u njezinoj prometnoj traci, već je bila dužna držati sigurnosni razmak u odnosu na vozilo Mercedes Sprinter. U odnosu na put kočenja, vještak je detaljno analizirao koliko od ukupnog puta, s obzirom na brzinu kretanja tužiteljice, otpada na put reagiranja, koliko na put kočenja, kao i koliki je put prijeđen od trenutka reagiranja do trenutka nastanka drugog sudara. Time su u cijelosti i do u detalje razjašnjene sve okolnosti nastanka predmetne prometne nezgode, slijedom čega tužiteljica predlaže zaključenje raspravljanja.

Zamjenica punomoćnika tuženika u cijelosti prigovara nalazu i mišljenju vještaka te predlaže provođenje novog vještačenja po drugom vještaku prometno-tehničke struke, s obzirom na to da sudski vještak nije otklonio prigovore tuženika, da ne može sa sigurnošću utvrditi relevantne činjenice te da svoj nalaz i mišljenje temelji na pretpostavkama. Slijedom navedenog, smatra da nalaz i mišljenje nije izrađen u skladu s pravilima struke.

11.1. Nakon provedenog dokaznog postupka i ocjene svih izvedenih dokaza, bilo je potrebno odlučiti o osnovanosti tužbenog zahtjeva, odnosno o odgovornosti za nastanak predmetne prometne nesreće.

11.2. U tom je smislu sud prihvatio pisani nalaz i mišljenje sudskog vještaka dipl. ing. Joze Šituma, ocijenivši ga stručnim, objektivnim i nepristranim, budući da je izrađen u skladu s pravilima struke, u granicama zadatka određenog nalogom suda te uz uvažavanje cjelokupne dokumentacije koja prileži spisu. Pritom je sud imao u vidu i činjenicu da se radi o dugogodišnjem sudskom vještaku čija stručnost i profesionalnost nisu dovedene u pitanje niti je tijekom postupka bilo razloga za sumnju u njegovu objektivnost i nepristranost. Osim toga, usmenim očitovanjem na ročištu za glavnu raspravu sudski vještak je detaljno odgovorio na sva pitanja tuženika te pritom dao jasna i logična objašnjenja u pogledu svih spornih okolnosti prometne nesreće. Treba

istaknuti kako se sudski vještak nije oslanjao isključivo na raspoloživu dokumentaciju, već je svoja objašnjenja temeljio i na dugogodišnjem stručnom iskustvu te poznavanju konkretne prometnice na kojoj se predmetna prometna nesreća dogodila.

11.3. Polazeći od tako utvrđenog činjeničnog stanja, a osobito imajući u vidu nalaz i mišljenje sudskog vještaka te njegovo usmeno očitovanje, sud je zaključio da je za nastanak predmetne prometne nesreće, odnosno sudara između vozila tužiteljice i vozila osiguranika tuženika, isključivo odgovoran osiguranik tuženika.

Naime, iz provedenog vještačenja proizlazi da se osiguranik tuženika kretao lijevom prometnom trakom brzinom od oko 82 km/h, dakle brzinom koja je bila znatno iznad maksimalno dopuštene brzine na predmetnoj prometnici. Nakon toga započeo je prestrojavanje u srednju prometnu traku, iako za takvu radnju nisu postojali prometno-tehnički razlozi, a istu, s obzirom na konkretne okolnosti, nije mogao obaviti na siguran način. Tijekom tog manevra prednjim dijelom svojeg vozila udario je u stražnji lijevi dio teretnog automobila marke Mercedes Sprinter, koji se kretao ispred njega. Uslijed takvog postupanja najprije je došlo do sudara s navedenim teretnim vozilom, a potom i do drugog sudara s vozilom tužiteljice, koja se u tom trenutku već kretala srednjom prometnom trakom iza teretnog vozila.

U odnosu na prigovore tuženika da tužiteljica nije održavala potreban sigurnosni razmak te da se kretala neprilagođenom brzinom, sud iste nije prihvatio kao osnovane. Iz utvrđenog tijeka prometne nesreće proizlazi da se tužiteljica kretala iza teretnog automobila vozila, dok se vozilo osiguranika tuženika neposredno prije započinjanja prestrojavanja nalazilo u lijevoj prometnoj traci. Slijedom toga, tužiteljica nije imala razloga niti je bila dužna održavati sigurnosni razmak u odnosu na vozilo koje se iz druge prometne trake iznenada i na nesiguran način uključivalo u prometnu traku kojom se ona kretala.

11.4. Nadalje, iz nalaza i mišljenja vještaka proizlazi da je tužiteljica, nakon što je uočila opasnost, reagirala kočenjem uslijed čega je brzinu kretanja svojeg vozila smanjila s približno 55 km/h (koliko je dopuštena brzina na predmetnoj prometnici) na brzinu od oko 30 km/h. Unatoč tome sudar nije mogla izbjeći, budući da je za zaustavljanje vozila pri brzini od 55 km/h bio potreban zaustavni put od približno 32 metra, dok je tužiteljica od trenutka reakcije do mjesta sudara raspolagala putem od oko 27 metara.

Pritom valja istaknuti da okolnost na koju ukazuje vještak, odnosno da bi tužiteljica sudar mogla izbjeći da se kretala brzinom od 49 km/h ili manjom, sama po sebi nije dovoljna za zaključak da je njezino postupanje bilo nepravilno ili da je pridonijela nastanku prometne nesreće. U postupku nije dokazano da je brzina kojom se tužiteljica kretala bila neprilagođena konkretnim prometnim uvjetima niti da je njezina brzina bila u uzročno-posljedičnoj vezi s nastankom predmetnog sudara.

Sud je pritom imao u vidu i ograničenja na koja je sam sudski vještak ukazao, odnosno na nemogućnost točnog utvrđivanja vremena proteklog između prvog i drugog sudara i točnog trenutka u kojem je tužiteljica reagirala na nastalu opasnost, odnosno brzine njezine reakcije. Vještak je u tom dijelu polazio od pretpostavke da je tužiteljica reagirala neposredno nakon što je uočila opasnost. Svakako treba istaknuti da tijekom postupka nije izveden nijedan dokaz iz kojeg bi proizlazilo da je tužiteljica mogla i morala reagirati ranije, odnosno da je njezina reakcija bila nepravodobna ili na bilo koji način pridonijela nastanku predmetne prometne nesreće.

11.5. Slijedom svega navedenog, ocjenjujući provedene dokaze u njihovoj ukupnosti, sud smatra utvrđenim da je do predmetne prometne nesreće došlo isključivo uslijed nepropisnog i nesigurnog postupanja osiguranika tuženika, koji je započeo i izveo prestrojavanje protivno pravilima sigurnog odvijanja prometa, pri čemu se prethodno kretao brzinom znatno iznad dopuštene. S druge strane tuženik tijekom postupka nije dokazao da bi tužiteljica svojim postupanjem, bilo u pogledu brzine kretanja, održavanja sigurnosnog razmaka ili pravodobnosti reakcije, na bilo koji način pridonijela nastanku predmetne prometne nesreće.

Prema tome, kako iz provedenih dokaza ne proizlazi postojanje bilo kakvog propusta na strani tužiteljice koji bi bio u uzročnoj vezi s nastankom štetnog događaja, sud je utvrdio isključivu odgovornost osiguranika tuženika za nastalu štetu primjenom članka 1072. ZOO-a.

11.6. U odnosu na visinu štete treba navesti kako je tuženik učinio nespornim visinu štete na vozilu tužiteljice od 1.642,51 eura, dok tužiteljica tužbom potražuje iznos od 1.342,56 eura. Stranke nisu ni predlagale izvođenje dokaza za utvrđivanje visine štete, s obzirom na to da je između njih bila sporna samo osnova. Stoga je sud tužiteljici dosudio zatraženi iznos od 1.342,56 eura te odlučio kao u točki I. izreke presude. Navedeni iznos sud smatra potrebnim da se tužiteljičina materijalna situacija dovede u ono stanje u kojem bi bila da nije bilo predmetne prometne nesreće.

11.7. 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 dospijeva 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 u spisu nema dokaza da je tužiteljičino vozilo zaista popravljeno, to su tužiteljici dosuđene zatezne kamate od dana presuđenja, dakle od 20. studenoga 2026. pa do isplate, dok je odbijen tužbeni zahtjev za više traženo na ime potraživanja zateznih kamata na iznos od 1.342,56 eura od 3. srpnja 2019. do 19. studenoga 2026. kao neosnovan te je odlučeno kao u točki II. izreke presude.

12.1. 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 (dalje: Tarifa). Tužiteljici je tako priznat zatraženi trošak sastava tužbe od 100 bodova (Tbr. 7.1. Tarife), sastava podneska od 29. rujna 2026. od 100 bodova (Tbr. 8.1. Tarife), zastupanja na ročištu 28. veljače 2024. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), zastupanja na ročištu 20. veljače 2025. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), pristupa na ročište 16. travnja 2025. od 25 bodova (Tbr. 9.5. Tarife), zastupanja na ročištu 2. rujna 2025. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), zastupanja na ročištu 28. listopada 2025. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), zastupanja na ročištu 4. prosinca 2025. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), zastupanja na ročištu 22. prosinca 2025. od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), zastupanja na ročištu 6. listopada od 100 bodova (Tbr. 9.1. Tarife), odnosno ukupno 925 bodova što pomnoženo s vrijednosti boda od 2,00 eura iznosi 1.850,00

eura. Tužiteljici je na navedeni iznos priznat i zatraženi PDV od 25 % pa iznos od 1.850,00 eura uvećan za 462,50 eura PDV-a od 25 % iznosi 2.312,50 eura.

Nadalje, tužiteljici su priznati i nastali troškovi vještačenja u iznosu od 587,50 eura te trošak sudske pristojbe za tužbu u iznosu od 60,00 eura i za prvostupanjsku presudu u iznosu od 60,00 eura.

Dakle, ukupni trošak postupka tužiteljice iznosi 3.020,00 eura.

12.2. Na iznos od 3.020,00 eura tužiteljici je priznata i zatezna kamata koja na navedeni iznos teče od presuđenja, dakle od 20. studenoga 2026. pa do isplate, a sve u skladu s odredbom članka 29. stavka 2. ZOO-a i odredbom članka 151. stavka 3. ZPP-a.

12.3. Za više traženo na ime potraživanja troškova postupka preko dosuđenog iznosa od 3.020,00 eura do zatraženog iznosa od 3.207,50 eura, zahtjev tužiteljice se odbija kao neosnovan.

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

U Splitu, 20. studenoga 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:
- tužiteljici po punomoćniku,
- tuženiku po punomoćniku,
- u spis.

Dokument je elektronički potpisan:
Tomislav Bago
Vrijeme potpisivanja:
20-11-2026
13:49:41

DN:
C=HR
O=OPĆINSKI SUD U SPLITU
2.5.4.97=#0C1156415448522D363139383036303839334
OU=Signature
S=Bago
G=Tomislav
CN=Tomislav Bago

Dokument je elektronički potpisan:
Tea Pušić
Vrijeme potpisivanja:
20-11-2026
13:53:20

DN:
C=HR
O=OPĆINSKI SUD U SPLITU
2.5.4.97=#0C1156415448522D363139383036303839334
OU=Signature
S=Pušić
G=Tea
CN=Tea Pušić

Broj zapisa: **9-30890-68205**

Kontrolni broj: **01406-1475c-350e2**

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.