



REPUBLIKA HRVATSKA  
TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU  
Zagreb, Trg Johna Fitzgeralda Kennedyja 11

P-854/2023

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

### P R E S U D A

Trgovački sud u Zagrebu, u ime Republike Hrvatske, po sucu mr. sc. Ivani Koštarić Fegeš, u pravnoj stvari tužitelja Rail Cargo Carrier-Croatia d.o.o., Zagreb, Radnička cesta 39, OIB: 77758714505, kojeg zastupaju punomoćnici Danijela Simeunović i Tin Aničić, odvjetnici iz odvjetničkog društva Kovačević Prpić Simeunović d.o.o. u Zagrebu, protiv tuženika HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o., Zagreb, Mihanovićeve ulica 12, OIB: 39901919995, radi naknade štete u iznosu od 36.538,92 EUR, zaključio je glavnu raspravu 8. rujna 2026. u prisutnosti tužiteljevog punomoćnika Tina Aničića i tuženikovog punomoćnika Ljiljanke Ramljak Lončarić te donio i objavio presudu 16. listopada 2026.,

### p r e s u d i o   j e

I. Nalaže se tuženiku platiti tužitelju iznos od 35.237,27 EUR sa zateznim kamatama od 5. ožujka 2022. do 31. prosinca 2022. po stopi koja se određuje za svako polugodište uvećanjem prosječne kamatne stope na stanja kredita odobrenih na razdoblje dulje od godine dana nefinancijskim trgovačkim društvima izračunate za referentno razdoblje koje prethodi tekućem polugodištu za pet postotnih poena, od 1. siječnja 2023. do 31. prosinca 2023. prema stopi koja se određuje, za svako polugodište, uvećanjem kamatne stope koju je Europska središnja banka primijenila na svoje posljednje glavne operacije refinanciranja koje je obavila prije prvog kalendarskog dana tekućeg polugodišta za osam postotnih poena, a od 1. siječnja 2024. do isplate prema stopi koja se određuje, za svako polugodište, uvećanjem referentne stope za osam postotnih 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, sve u roku od petnaest (15) dana.

II. Odbija se kao neosnovan tužbeni zahtjev u dijelu kojem tužitelj zahtijeva isplatu iznosa od 1.301,65 EUR s pripadajućim zateznim kamatama od 5. ožujka 2022. do isplate.

III. Nalaže se tuženiku naknaditi tužitelju troškove u iznosu od 7.880,92 EUR sa zateznim kamatama od 16. listopada 2026. 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, sve u roku od 15 dana.

IV. Odbija se kao neosnovan tužiteljev zahtjev za naknadu troška u iznosu od 1.250,00 EUR s pripadajućim zateznim kamatama od 16. listopada 2026. do isplate.

### Obrazloženje

1. Tužitelj je podnio tužbu radi isplate iznosa od 36.538,92 EUR s pripadajućim zateznim kamatama od 5. ožujka 2022. do isplate.

U bitnome navodi da je tijekom 2020. i 2021. obavljao svoju registriranu djelatnost na teritoriju Republike Hrvatske koristeći se željezničkom infrastrukturom na temelju Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2020/2021, br: 619, od 3. prosinca 2020. Predmet Ugovora je reguliranje međusobnih prava i obveza između tužitelja, kao željezničkog prijevoznika i tuženika, kao upravitelja infrastrukture, u pogledu minimalnog pristupnog paketa i pristupa kolosijekom do uslužnih objekata. 3. studenoga 2021., na području Ranžirnog kolodvora Zagreb, pruga M402, prilikom strojne manevarske vožnje iz kolosijeka Brk-2 u prijemnoj skupini, a što predstavlja tuženikovu uslugu prema Ugovoru, došlo je do izvanrednog događaja, odnosno iskliznuća manevarske lokomotive 92 81 2016 086-8 u vlasništvu austrijskog društva ÖBB-Produktion GmbH, koju je koristio tužitelj kao željeznički prijevoznik s prvom osovinom na prvom okretnom postolju i prvom osovinom na drugom okretnom postolju. Izvanredni događaj je dokumentiran istražnim izvješćem tužitelja i tuženika od 21. siječnja 2022. pod brojem 5/22, naknadnim fotografijama s mjesta štetnog događaja, kao i prijavom štete od 5. studenoga 2021. (njem. Schadensprotokoll) u kojem je prikazana i opisana šteta na lokomotivi. Prema zaključku Istražnog izvješća, izravni uzrok izvanrednog događaja je tehnički nedostatak na infrastrukturnom podsustavu željezničke infrastrukture, pri čemu je neizravni uzrok trulost pragova te je u pogledu odgovornosti nedvojbeno utvrđeno, bez izdvojenog mišljenja i suglasno od svih članova istražnog povjerenstva, da je izvanredni događaj posljedica postupanja tuženika protivno odredbama članka 69. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“ br. 82/2013, 18/2015, 110/2015, 70/2017) koji propisuje obvezu tuženika da mora postojeće infrastrukturne podsustave održavati u ispravnom funkcionalnom stanju. Navedeni članak na kojeg se poziva zaključak Istražnog izvješća sadržajno u potpunosti odgovara 86. trenutno važećeg Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“ br. 63/2020). Opisani štetni događaj prouzrokovalo je višestruku materijalnu štetu u iznosu od 36.538,92 EUR koju je tužitelj bio dužan nadoknaditi vlasniku Lokomotive. Ističe da je Lokomotiva morala biti popravljena u Austriji s obzirom na to da u Republici Hrvatskoj ne postoji ni jedan subjekt nadležan za održavanje (ECM) Lokomotive (ÖBB serija 1116 poznatija kao Hercules, tipa ER20). Navedeni iznos štete je nadoknađen vlasniku Lokomotive 4. ožujka 2022. Odgovornost za štetu između tužitelja i tuženika regulirana je odredbama Općih uvjeta ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi, broj: UI-146-1-2/20 koji se primjenjuju na Ugovor sukladno odredbi članka 13. stavka 2. Ugovora. Prema odredbi članka 32. stavka 1. Općih uvjeta, tuženik odgovara, između ostalog i za štetu na imovini bez obzira na njezino vlasništvo (uništenje ili oštećenje pokretne ili nepokretne imovine, posebice željezničkih vozila što podrazumijeva i Lokomotive) nanesene tužitelju za vrijeme korištenja željezničke infrastrukture i koji potječu od željezničke infrastrukture. Prema svim okolnostima ovog slučaja proizlazi da je tužitelju šteta nastala za vrijeme korištenja željezničke infrastrukture (za vrijeme strojnog manevriranja Lokomotive od strane tuženika) te da šteta potječe od željezničke infrastrukture (tehnički nedostatak na infrastrukturnom podsustavu željezničke

infrastrukture odnosno trulost pragova). Uzimajući u obzir (i) prirodu djelatnosti koju obavlja tuženik i (ii) činjenicu da odredbe članka 33. Općih uvjeta propisuju slučajeve kada se tuženik može osloboditi od odgovornosti, tužitelj ističe da je razvidno da tuženik odgovara za štetu sukladno principima i pravilima objektivne odgovornosti, odnosno odgovornosti bez obzira na krivnju pa u konkretnom slučaju postoji predmnjeva uzročnosti sukladno odredbi članka 1063. Zakona o obveznim odnosima, odnosno smatra se da predmetna šteta potječe od radnje (djelatnosti) tuženika.

2. U odgovoru na tužbu tuženik je osporio visinu tužbenog zahtjeva odnosno visinu štete. Naveo je da ne osporava odgovornost za predmetni štetni događaj, postojanje ugovornog odnosa između tužitelja i tuženika niti nastanak predmetnog štetnog događaja odnosno iskliznuće manevarske lokomotive 92 81 2016 086-8 s prvom osovinom na prvom okretnom postolju i prvom osovinom na drugom okretnom postolju 3. studenoga 2021. g. u 11:15 sati. Nadalje je naveo da je temeljem Istražnog izvješća okončanog 21. siječnja 2022., broj okončanja 5/22, koju je istragu pored predsjednika povjerenstva Davora Marinića i člana povjerenstva Zvonka Bolkovca, oba zaposlenici tuženika, proveo i Borislav Topalović kao član povjerenstva ispred tužitelja, te je isti i potpisao, čime je potvrdio da je suglasan sa sadržajem izvješća u kojem je utvrđena materijalna šteta koja se odnosi na troškove dizanja u iznosu od 10.633,75 HRK što iznosi 1.411,34 EUR odnosno da je suglasan kako na predmetnoj lokomotivi vučnom vozilu nema materijalne štete, s obzirom da isti nije dao izdvojeno mišljenje na predmetno Istražno izvješće. Osim toga je naveo da tužitelj nije postupio sukladno odredbi članka 23. stavka 1. Pravilnika o postupanju u slučaju izvanrednog događaja (Pravilnik HŽI-631) koji glasi: „Zainteresirani subjekti obvezni su u roku od 15 dana od dana nastanka izvanrednog događaja dostaviti istražnom povjerenstvu procjenu nastale štete i sve potrebne dokumente kojim se omogućava što potpuniji uvid izvanrednog događaja.“ Također je naveo da ne postoji šteta osim one koja je nastala na ime troškova dizanja vučnog vozila odnosno lokomotive, kao što je i u Istražnom izvješću navedeno te da se samovoljno mijenjanje neoštećenih dijelova lokomotive bilo da je takva praksa vlasnika lokomotive ili predstavlja redovito održavanje ne može podvesti pod nastalu štetu koja se veže uz predmetni izvanredni događaj zbog čega ne predstavlja nastalu materijalnu štetu koju bi tuženik bio dužan nadoknaditi tužitelju.

3. U nastavku postupka tužitelj je osporio tuženikove tvrdnje iz odgovora na tužbu te je ostao kod tužbenog zahtjeva i tvrdnji iz tužbe, a tuženik kod tvrdnji iz odgovora na tužbu.

4. U dokaznom postupku sud je izveo dokaze čitanjem isprava u spisu, i to: Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2020/2021, br: 619, od 3. prosinca 2020. (str. 7. – 13. spisa), popisa osoba / radnih mjesta (str. 14. spisa), Istražnog izvješća (str. 15. – 20. spisa), preslika fotografija (str. 21. – 26. spisa), prijave štete od 5. studenoga 2021. (str. 27. – 32. spisa) i računa (str. 33. – 36. spisa) s ovjerenim prijevodom na hrvatski jezik (str. 71. – 97. spisa), potvrde banke o plaćanju (str. 37. spisa), Općih uvjeta ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi, broj: UI-146-1-2/20 (str. 38. – 56. spisa), izvatka iz Pravilnika o postupanju u slučaju izvanrednog događaja (str. 63. spisa), Odluke o imenovanju istražnog povjerenstva (str. 65. spisa), službene zabilješke o dojavi (str. 130. – 131. spisa), prijave o izvanrednom događaju (str. 132. – 133. spisa).

Izveden je dokaz saslušanjem svjedoka Emanuela Vranešića, Borislava Topalovića, Davora Marinića i Zvonka Bolkovca.

Provedeno je vještačenje po stalnom sudskom vještaku prof. dr. sc. Mladenu Nikšiću, dipl. ing. prometa.

5. Sud je odbio tužiteljev prijedlog da se spis uputi na inozemno vještačenje u Austriju u pogledu radnih sati jer je sve odlučne činjenice bilo moguće utvrditi na temelju isprava u spisu i ostalih izvedenih dokaza.

6. Nakon ocjene svakog dokaza zasebno i svih dokaza zajedno te na temelju rezultata cjelokupno provedenog postupka u skladu s odredbom članka 8. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine" broj 53/91, 91/92, 112/99, 129/00, 88/01, 117/03, 88/05, 2/07, 96/08, 84/08, 123/08, 57/11, 25/13, 89/14, 70/19, 80/22., 114/22. i 155/23, dalje: ZPP), sud je utvrdio tužbeni zahtjev djelomično osnovanim.

7. Predmet spora je tužbeni zahtjev za naknadu imovinske štete u iznosu od 36.538,92 EUR koja je nastala na manevarskoj lokomotivi 92 81 2016 086-8 u vlasništvu austrijskog društva ÖBB-Produktion GmbH, koju je koristio tužitelj kao željeznički prijevoznik, uslijed iskliznuća te lokomotive s prvom osovinom na prvom okretnom postolju i prvom osovinom na drugom okretnom postolju, na području Ranžirnog kolodvora Zagreb, pruga M402, prilikom strojne manevarske vožnje iz kolosijeka Brk-2 u prijemnoj skupini 3. studenoga 2021.

8. Nije sporna činjenica nastanka štetnog događaja – izvanrednog događaja od 3. studenoga 2021. u kojemu je došlo do iskliznuća manevarske lokomotive 92 81 2016 086-8 (dalje: lokomotiva) s prvom osovinom na prvom okretnom postolju i prvom osovinom na drugom okretnom postolju na području Ranžirnog kolodvora Zagreb, pruga M402, prilikom strojne manevarske vožnje iz kolosijeka Brk-2 u prijemnoj skupini, a ta činjenica proizlazi i iz Istražnog izvješća (str. 15. – 20. spisa).

Nije sporna činjenica da je izravni uzrok predmetnog izvanrednog događaja tehnički nedostatak na infrastrukturnom podsustavu željezničke infrastrukture, dok je neizravni uzrok trulost pragova, a te činjenice proizlaze i iz Istražnog izvješća (str. 15. – 20. spisa).

Nije sporna činjenica postojanja pravnog odnosa između tužitelja kao željezničkog prijevoznika i tuženika kao upravitelja infrastrukture na temelju Ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi Republike Hrvatske 2020/2021, br: 619, od 3. prosinca 2020. (str. 7. – 13. dalje: Ugovor), a ta činjenica proizlazi i iz Ugovora.

Nije sporna činjenica da se na Ugovor primjenjuju Opći uvjeta ugovora o pristupu željezničkoj infrastrukturi, broj: UI-146-1-2/20 (str. 38. – 56. spisa; dalje: Opći uvjeti), a ta činjenica proizlazi iz članka 13. stavka 2. Ugovora. Nije dakle sporno da su Opći uvjeti sastavni dio Ugovora i da kao takvi obvezuju i tuženika u skladu s odredbom članka 295. stavka 5. Zakona o obveznim odnosima („Narodne novine“ broj 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21; dalje: ZOO).

Nije sporna činjenica da je lokomotiva u vlasništvu treće osobe austrijskog društva ÖBB-Produktion GmbH (dalje: vlasnik), a ne tužitelja.

Nije sporna činjenica da je tužitelj kao željeznički prijevoznik koristio lokomotivu.

Nije sporna činjenica da je nakon nastanka predmetnog štetnog događaja lokomotiva popravljena u Austriji.

Nije sporna činjenica da je 4. ožujka 2022. tužitelj naknadio štetu u iznosu od 36.538,92 EUR-a vlasniku lokomotive, a ta činjenica proizlazi i iz potvrde banke o plaćanju (str. 37. spisa).

Nije sporna dinamika nastanka predmetnog štetnog događaja, niti odgovornost za predmetni štetni događaj.

9. Sporne su uzročno posljedična veza između predmetnog štetnog događaja i oštećenja na lokomotivi odnosno nastale štete i visina nastale štete.

10. U parničnom postupku sud odlučuje u granicama tužbenog zahtjeva (članak 2. stavaka 1. ZPP), te je vezan činjeničnom osnovom tužbe (članak 186. stavak 3. ZPP). Stranke su dužne iznijeti činjenice na kojima temelje svoje zahtjeve i predložiti dokaze kojima se utvrđuju te činjenice (članak 7. stavak 1. ZPP). Svaka stranka treba dokazati istinitost tvrdnji o postojanju činjenica koje su za nju povoljne, na kojima zasniva svoje zahtjeve i prigovore, osim ako iz zakona ne proizlazi drukčije (članak 219. stavak 1. ZPP). Stranka je dužna sama podnijeti ispravu na koju se poziva za dokaz svojih navoda. (članak 232. stavak 1. ZPP). U skladu s citiranim odredbama ZPP-a tužitelj je prvenstveno dužan iznijeti činjenice na kojima temelji tužbeni zahtjev, odnosno činjenično obrazložiti tužbeni zahtjev, a zatim i te činjenice dokazati, odnosno dužan je dokazati istinitost svojih tvrdnji o postojanju činjenica na kojima temelji tužbeni zahtjev. Ako tužitelj u tome ne uspije, njegov zahtjev za pružanje pravne zaštite treba odbiti.

11. Prema odredbi članka 32. stavka 1. Općih uvjeta, koji su sastavni dio Ugovora, tuženik odgovara, između ostalog i za štetu na imovini bez obzira na njezino vlasništvo (uništenje ili oštećenje pokretne ili nepokretne imovine, posebice željezničkih vozila, uključujući, dakle, i lokomotivu), nanesene tužitelju kao željezničkom prijevozniku, za vrijeme korištenja željezničke infrastrukture i koji potječu od željezničke infrastrukture.

Odredbama članka 33. Općih uvjeta propisani su slučajevi u kojima se tuženik oslobađa odgovornosti.

12. Odredbom članka 1046. ZOO-a propisano je da je šteta umanjeње nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta). Odgovorna osoba dužna je uspostaviti stanje koje je bilo prije nego što je šteta nastala (članak 1085. stavak 1. ZOO). Ako uspostava prijašnjeg stanja ne otklanja štetu potpuno, odgovorna osoba dužna je za ostatak štete dati naknadu u novcu (članak 1085. stavak 2. ZOO). Kad uspostava prijašnjeg stanja nije moguća, odgovorna je osoba dužna isplatiti oštećeniku odgovarajući iznos novca na ime naknade štete (članak 1085. stavak 3. ZOO). 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 (članak 1090. ZOO).

13. Uzevši u obzir citirane odredbe ZOO-a i Općih uvjeta, sud je utvrdio neosnovanim tuženikove tvrdnje koje se u bitnome svode na to da ne postoji šteta osim one utvrđene u Istražnom izvješću (str. 15. – 20. spisa). Naime, suprotno tuženikovoј tvrdnji, unatoč tome što su Istražno izvješće nesporno potpisali tuženikovi predstavnici - predsjednik povjerenstva Davor Marinić i član povjerenstva Zvonko Bolkovac te tužiteljev predstavnik Borislav Topalović kao član povjerenstva, Istražno izvješće predstavlja jednu od isprava na temelju kojih se šteta koja je nastala na lokomotivi u predmetnom štetnom događaju ne može ograničiti samo i isključivo na štetu navedenu u Istražnom izvješću već je potrebno utvrditi štetu koja je stvarno nastala u

predmetnom štetnom događaju i opseg tako nastale stvarne štete što je, u skladu s odredbama članka 7. stavka 1. i članka 219. stavka 1. ZPP-a, dužan dokazati tužitelj. Stoga, suprotno tuženikovoju tvrdnji, samim time što je i tužiteljjev predstavnik Borislav Topalović kao član povjerenstva potpisao Istražno izvješće, ne znači da je na taj način utvrđena stvarno nastala šteta na lokomotivi i njezin opseg niti da je na taj način izražena suglasnost od strane tužitelja da je na lokomotivi nastala samo šteta navedena u Istražnom izvješću budući da sastavljanje te isprave predstavlja samo uobičajeni postupak nakon nastanka određenog štetnog događaja koji ne isključuje naknadno utvrđivanje stvarno nastale štete i njezinog opsega. Osim toga, potpisivanje navedene isprave od strane tužiteljjevog predstavnika ne znači niti može značiti odricanje tužitelja od prava na naknadu štete niti ograničava to pravo samo na štetu navedenu u Istražnom izvješću. Navedeno tim više što tuženik nije, u skladu s odredbama članka 7. stavka 1. i članka 219. stavka 1. ZPP-a, tvrdio niti dokazao da su se ugovorne strane u konkretnom slučaju sporazumjele o ograničenju odgovornosti u skladu s odredbom članka 38. Općih uvjeta. Iz navedenih razloga za odluku o tužbenom zahtjevu nisu odlučne niti tuženikove tvrdnje kako u Istražnom izvješću nisu navedena odnosno utvrđena oštećenja na lokomotivi.

14. Uzevši u obzir navedeno, uključujući i citirane odredbe ZOO-a i Općih uvjeta, sud je utvrdio pravno irelevantnim za odluku o tužbenom zahtjevu i tuženikove tvrdnje koje se u bitnome svode na to da tužitelj nije postupio sukladno odredbi članka 23. stavka 1. Pravilnika o postupanju u slučaju izvanrednog događaja (Pravilnik HŽI-631) koji glasi: „Zainteresirani subjekti obvezni su u roku od 15 dana od dana nastanka izvanrednog događaja dostaviti istražnom povjerenstvu procjenu nastale štete i sve potrebne dokumente kojim se omogućava što potpuniji uvid izvanrednog događaja.“ Naime, prema utvrđenju suda eventualno nepostupanje tužitelja da u određenom roku dostavi istražnom povjerenstvu procjenu nastale štete i sve potrebne dokumente kojima se omogućava što potpuniji uvid izvanrednog događaja samo po sebi ne povlači niti može povlačiti gubitak prava na naknadu štete koja je stvarno nastala u predmetnom štetnom događaju, dok tuženik nije, u skladu s odredbama članka 7. stavka 1. i članka 219. stavka 1. ZPP-a, dokazao suprotno. Drugim riječima, eventualno tužiteljjevo nepostupanje u navedenom roku ne dovodi niti može dovesti do prekluzije prava na naknadu štete jer to nije propisano niti jednom odredbom zakona i/ili drugog propisa niti je tako ugovoreno između parničnih stranaka, dok tuženik nije, u skladu s odredbama članka 7. stavka 1. i članka 219. stavka 1. ZPP-a, tvrdio niti dokazao suprotno. To tim više što je, kao što to proizlazi iz tužiteljjevih tvrdnji, koje tuženik nije osporio, isprava u spisu i ostalih izvedenih dokaza, lokomotiva morala biti popravljena u Austriji s obzirom na to da u Republici Hrvatskoj nema ni jedan subjekt nadležan za održavanje (ECM) Lokomotive (ÖBB serija 1116 poznatija kao Hercules, tipa ER20) zbog čega navedene isprave nisu mogle biti niti objektivno dostavljene u navedenom roku.

15. Sud je u cijelosti prihvatio iskaz svjedoka Emanuela Vranešića, koji je na dan nastanka predmetnog štetnog događaja bio zaposlen kod tužitelja na radnom mjestu strojovođe te je upravljao lokomotivom, jer je taj iskaz dan jasno, uvjerljivo i bez kontradiktornosti. Na temelju toga iskaza je utvrđeno da je toga dana došao u Zagreb na ranžirni kolodvor na manevar, da je došao do lokomotive i obavio vizualni pregled lokomotive i izvezao je van iz garaže na grbinu gdje se javio djelatniku tuženika koji mu je rekao da mora odraditi manevriranje, da su ga parkirali na kolosijek BRK 2, da je čekao svoj red za manevriranje te da je krenuo kada je došao taj red i kada je dobio

signal te da je čuo udarac, lokomotiva je pala i sve se spušilo, nakon čega je izašao van i vidio da je lokomotiva iskočila, i to 1. i 3. osovina u smjeru vožnje, dok su 2. i 4. osovina u smjeru vožnje ostali na tračnici. Također je utvrđeno da od trenutka započinjanja manevra do trenutka kada je lokomotiva iskliznula nije prošlo puno vremena i brzina kojom je vozio je bila mala, možda 6 km/h, da je jedan kotač lokomotive skliznuo u tračnice dok je drugi kotač pao preko, izvan tračnice, da nakon što se dogodio predmetni štetni događaj nije vidio oštećenja na lokomotivi, već je lokomotiva samo sjela na pragove što je utvrdio običnim vizualnim pregledom tako što je sišao s lokomotive i pogledao to na pruzi, ali je bio ograničen pogled te da oštećenja nije lako vidjeti bez kanala i da za utvrđivanje oštećenja lokomotiva treba ići u radionicu. Osim toga je utvrđeno da se nakon iskliznuća lokomotiva ne može vratiti u promet i da je nakon iskliznuća lokomotiva poslana u Austriju u radionicu na ultrazvuk kotača i nije više vozila, išla je kao hladna i druga lokomotiva ju je vukla u Austriju, da je to uobičajena procedura u OBB-u i da se ovakav tip lokomotive ne može servisirati u Hrvatskoj.

16. Sud je u cijelosti prihvatio iskaz svjedoka Borislava Topalovića jer je taj iskaz dan jasno, uvjerljivo i bez kontradiktornosti. Na temelju toga iskaza je utvrđeno da je nakon predmetnog – izvanrednog štetnog događaja – iskliznuća lokomotive, osobno otišao na lice mjesta, da je zajedno s Zvonimirom Bolkovcem i Davorom Marinićem, činio istražno povjerenstvo u daljnjem postupku, da je s obzirom na to da je propisana širina kolosijeka 1435 mm, bilo evidentno, što je i utvrđeno od sve trojice, da je došlo do proširenja predmetnog kolosijeka koje se dogodi zbog loše drvene građe (pragova) i pričvrsnog pribora (vijci, spojke koje drže tračnice) te da se kolosijek zbog toga razmaknuo i kotači lokomotive su iskliznuli s kolosijeka. Nadalje je utvrđeno da nisu više ništa utvrđivali nego su pristupili podizanju iskliznule lokomotive. Osim toga je utvrđeno da je zajedno s kolegama iz povjerenstva na lokomotivi utvrdio oštećenja koja su se mogla tada vidjeti, i to puknuća nekih spojki, tragovi na kotačima koji su nastali nakon iskliznuća te da je lokomotiva poslana u specijaliziranu radionicu za popravak lokomotive u Austriji gdje su utvrđena ostala oštećenja, da u trenutku sastavljanja istražnog izvješća nisu dobili račun specijalizirane radionice pa su to izvješće sastavili prije dostavljanja tog računa te je potpisao to izvješće iz uvjerenja da se traži i definira iznos troškova, a ne iz uvjerenja da takvih troškova uopće nema. Nadalje je utvrđeno da nakon iskliznuća, lokomotiva više ne smije voziti samostalno nego se pod posebnim uvjetima transportira do specijalizirane radionice za popravak u Austriji te se pod posebnim uvjetima vuče hladna, odnosno šlepa. Osim toga je utvrđeno da se servis lokomotive nije mogao obaviti u Hrvatskoj jer samo licencirane radionice imaju pravo obavljati sve vrste popravka, dok u Hrvatskoj ne postoji licencirana radionica za tu seriju lokomotive već samo ne licencirane radionice koje popravljaju neke druge serije lokomotiva za koje su licencirane. Također je utvrđeno da u trenutku sastavljanja predmetnog izvješća nije imao uvid u visinu štete i da prije pregleda lokomotive nije mogao znati štetu niti troškove jer trošak izrađuje ovlaštena radionica na temelju protokola koji moraju provesti dok on u trenutku sastavljanja predmetnog izvješća nije znao te troškove, već su mogli iskazati samo troškove podizanja. Nadalje je utvrđeno da je puknuće nekih spojki utvrdio vizualnim pregledom lokomotive na licu mjesta, da se te spojke nalaze na vanjskoj strani lokomotive pa su dostupne pogledu sa zemlje, bez kanala i da te spojke pridržavaju uređaje za pjeskarenje kao i uređaje za mazanje vijenca kotača lokomotive.

17. Na temelju iskaza svjedoka Davora Marinića sud nije mogao utvrditi stvarno nastalu štetu koja je posljedica predmetnog štetnog događaja niti njezinu visinu niti je mogao utvrditi nastala oštećenja na lokomotivi jer je navedeni svjedok jasno iskazao kako unatoč tome što je nakon predmetnog štetnog događaja osobno pristupio na mjesto štetnog događaja, nije ovlašten niti je njegova struka da bi na lokomotivi utvrđivao štetu i/ili oštećenja, već je to zadatak vlasnika lokomotive zbog čega nakon nastanka predmetnog štetnog događaja uopće nije utvrđivao štetu niti oštećenja na lokomotivi, već je zajedno s ostalim članovima povjerenstva samo utvrdio činjenična stanja, i to na kojem kolosijeku se nalazila lokomotiva, njezinu namjeravanu vožnju, vrijeme kada se to dogodilo, administrativni dio, itd., ali štetu na lokomotivi nisu utvrđivali. Međutim, navedeni svjedok je jasno i uvjerljivo iskazao da su u Istražnom izvješću, u rubrici "materijalna šteta", navedeni troškovi dizanja lokomotive te da unatoč tome što i u ostalim stavkama te rubrike nisu navedeni troškovi, da to ne znači da ih nije bilo.

18. Sud nije prihvatio iskaz svjedoka Zvonka Bolkovca jer nije dan jasno niti uvjerljivo te je u kontradiktornosti s iskazima svjedoka Davora Marinića, Borislava Topalovića i Emanuela Vranešića iz kojih u bitnome proizlazi kako nakon predmetnog štetnog događaja nisu utvrđivana sva oštećenja na lokomotivi, već samo ona oštećenja koja su se mogla opaziti običnim vizualnim pregledom, dok su stvarna oštećenja utvrđivana naknadno u specijaliziranoj radionici u Austriji.

19. Sud je prihvatio nalaz i mišljenje stalnog sudskog vještaka prof. dr. sc. Mladena Nikšića, dipl. ing. prometa, jer je dan jasno, uvjerljivo i bez kontradiktornosti. Osim toga, pisani nalaz i mišljenje je sudski vještak usmeno iznio i na ročištu održanom 8. rujna 2026. kojom prilikom je jasno i argumentirano odgovorio na sva pitanja i primjedbe.

Na temelju navedenog nalaza i mišljenja je utvrđeno da troškovi u iznosu od 14.369,87 EUR - popravak u radionici u Linzu (troškovi radne snage 7.176,62 EUR, popravak 4. osovinskog sklopa 4.907,47 EUR, ostalo materijal — dvoredni valjkasti ležaj, ekspanzijski rukavac, konični rukavac, elastični vijak) odgovaraju oštećenjima nastalim u štetnom događaju i bili su potrebni za dovođenje lokomotive 2016-086 u ispravno stanje; da troškovi u iznosu od 4.180,08 EUR - popravak u radionici u Linzu (troškovi radne snage 1.450,16 EUR, nosač-desno 2.457,77 EUR, ostalo materijal — ekspanzijski rukavac nosač cijevi za pjeskarenje, crijevo za podmazivanje vijenca kotača, lim desno) odgovaraju oštećenjima nastalim u štetnom događaju i bili su potrebni za dovođenje lokomotive 2016-086 u ispravno stanje; da troškovi manevriranja u radionici u Linzu u iznosu od 45,00 EUR odgovaraju stvarnim troškovima i moguće ih je u cijelosti priznati te da su navedeni radovi u izravnoj uzročno-posljedičnoj vezi između oštećenja na lokomotivi 2016-086 i predmetnog štetnog događaja i bili su potrebni radi otklanjanja štete na lokomotivi 2016-086 i dovođenja predmetne lokomotive u stanje koje je potrebno za sigurno odvijanje prometa. Nadalje je utvrđeno da su troškovi korištenja zamjenske lokomotive serije 2016 u iznosu od 11.031,03 EUR (9 dana x 1.225,67 EUR/dan) posljedica nemogućnosti korištenja lokomotive u vremenu dok je lokomotiva 2016-086 bila izvan prometa zbog otklanjanja posljedica štetnog događaja i moguće ih je u cijelosti priznati; da troškovi prijevoza lokomotive 2016-086 do radionice u Linzu u iznosu od 4.690,40 EUR (533 km x 8,80 EUR/km) odgovaraju stvarnim troškovima prijevoza kao i troškovi korištenja zamjenskog strojovođe u iznosu od 920,89 EUR (9,75 sati po cijeni od 94,45 EUR/sat) i moguće ih je u cijelosti priznati. Osim toga je utvrđeno da ukupni troškovi

otklanjanja posljedica predmetnog štetnog događaja iznose 35.237,27 EUR i moguće ih je u cijelosti priznati te da nije bilo moguće utvrditi na što se odnose manipulativni troškovi u iznosu od 1.301,65 EUR (7% od ukupnog iznosa) pa ih se niti ne priznaje. Konačno je utvrđeno da u Republici Hrvatskoj postoje tvrtke koje su subjekti nadležni za održavanje različitih vrsta i serija željezničkih vozila: Tehnički servisi željezničkih vozila, Tvornica željezničkih vozila Gredelj, Končar Električna vozila i OV-Održavanje vagona, ali da navedene tvrtke nisu ovlaštene za održavanje lokomotiva serije 2016 niti imaju sklopljen ugovor za održavanje lokomotiva serije 2016 (ECM).

Osim toga na ročištu održanom 8. rujna 2026. sudski vještak je u odnosu na tuženikove primjedbe iz podneska od 25. veljače 2026. jasno i argumentirano odgovorio da je osim na temelju računa, nalaz izradio na temelju fotografija priloženih u dokumentaciji spisa, istražnog izvješća (ID-3) i ostale dokumentacije iz spisa te da prema njegovim saznanjima ne postoji zapisnik o policijskom očevidu sa situacijskim planom i policijskim fotoelaboratom očevida. Nadalje je pojasnio da je Istražno povjerenstvo utvrdilo u svome izvješću da je do štetnog događaja došlo zbog trulosti drvenih pragova, odnosno zbog tehničkog nedostatka na infrastrukturnom podsustavu, da oštećenja na lokomotivi, koja su vidljiva na fotografijama priloženim u dokumentaciji spisa, prema njegovom mišljenju odgovaraju oštećenjima, odnosno radovima na popravku koji se navode u dva računa, brojevi: 9880282035 i 9880282060; da su oštećenja 4. osovinskog sklopa kućišta davača brzine te cijevi za pjeskarenje izravno u uzročno posljedičnoj vezi sa štetnim događajem; da je bilo potrebno obaviti preglede lokomotive koji su uobičajeni nakon iskliznuća vozila kako bi se utvrdila eventualna skrivena oštećenja koja se u prvi trenutak ne vide na licu mjesta; da je u odnosu na nastala oštećenja u nalazu naveo oštećenja koja je utvrdio na priloženoj fotografiji. Osim toga je pojasnio da je troškove korištenja zamjenske lokomotive utvrdio na temelju računa te je u vezi s time dodao da npr. HŽ putnički prijevoz iznajmljuje svoju dizelsku lokomotivu po cijeni od 1.200,00 EUR dnevno i da mu je poznat podatak da tvrtka ENNA TRANSPORT ima unajmljenu električnu lokomotivu po cijeni od 1.500,00 EUR dnevno. U odnosu na troškove radne snage je naveo da u oba navedena računa postoji stavka 1304, koja zapravo predstavlja održavanje i iznosi 7.176,72 EUR, a u drugom računu ta ista stavka 1304, iznosi 1.450,16 EUR, a ta se stavka zapravo odnosi na troškove radne snage. U odnosu na troškove unajmljivanja zamjenske lokomotive, sudski vještak je naveo da su iskazani po tržišnoj cijeni, odnosno sukladno tržišnim uvjetima, da je trošak najma lokomotive unutar očekivanih tržišnih granica, da su troškovi rada sata strojovođe realno navedeni i odgovaraju stvarnoj cijeni sata rada. Sudski vještak je nadalje pojasnio da su na četiri od šest fotografija priloženih dokumentaciji spisa, jasno vidljivi tragovi iskliznuća odnosno oštećenja na vijencu kotača četvrtog osovinskog sklopa, disku kočnice na monoblok kotaču, uređaju za pjeskarenje smještenom ispred samog kotača te na nosačima samog uređaja za pjeskarenje te da su to fotografije koje su priložene u spis, a u dokumentaciji OBB-a, odnosno njihove radionice za održavanje prikazane su fotografije podvozja lokomotive na kojima su vidljiva oštećenja uređaja za pjeskarenje i mjerača brzine. Sudski vještak je pojasnio kako da se izlizanost na kućištu koja je navedena pod točkom 4. na strani 10. nalaza ispod fotografije može povezati s predmetnim štetnim događajem jer su to tragovi struganja kućišta mjerača brzine po tračnici i tucaniku uslijed iskliznuća te da se s obzirom na metalni sjaj, može zaključiti da je to svježije nastalo oštećenje jer bi u suprotnom bilo više prašine, hrđe i drugih nečistoća. Sudski vještak je jasno odgovorio da mjenjač brzine nije mijenjan nego je popravlján, dok je u odnosu na nosač naveden na strani 10. nalaza ispod fotografije, naveo kako se radi o lijevom nosaču, da su ukupno četiri komada promijenjena te da ukupna cijena svih tih nosača iznosi ukupno

15,80 EUR koja cijena je opravdana i da je taj trošak relativno mali u odnosu na troškove ostalih dijelova. Sudski vještak je također pojasnio da popravak kućišta mjenjača (u prijevodu računa navodi se limb desno za pilot) iznosi 234,77 EUR i da je ta cijena primjerena obavljenim radovima, dok je u odnosu na donju fotografiju na strani 9. nalaza i pitanje koja bi bila cijena popravka nosača savijenog koji se navodi ispod te donje fotografije, naveo kako je u računu navedena cijena nosača od 2.457,77 EUR. Sudski vještak je naveo kako na licu mjesta prilikom očevida povjerenstvo ne može utvrditi sva oštećenja, već se ta oštećenja utvrđuju kasnije prilikom popravka te je pojasnio kako je u cijeni radova od 7.176,62 EUR sadržan dio radova na obaveznom pregledu lokomotive nakon iskliznuća te da je moguće da su nastala tako velika oštećenja pri brzini od 6 km/h jer s obzirom da masa lokomotive iznosi 80 tona, odnosno 80.000 kg, onda su i pri malim brzinama moguća velika oštećenja jer se ovdje gleda energija sudara, odnosno impuls sile. Sudski vještak je pojasnio kako je jednostavno povezivao stavke u računu s fotografijama, dokumentacijom iz radionice i istražnim izvješćem da bi se dobila cjelovita slika, da je cijena radnog sata otprilike 72 EUR i da je za navedeni popravak prema dva računa utrošeno ukupno oko 120 radnih sati i da se pri tome otprilike 60 radnih sati utrošilo na pregled, a 60 radnih sati na popravak, što je apsolutno bili potrebno da se lokomotiva vrati u prvobitno stanje. Sudski vještak je zaključno jasno i argumentirano odgovorio kako je siguran u nastala oštećenja.

Uzevši u obzir navedeno sud je utvrdio neosnovanim tuženikove paušalne tvrdnje kako su nalaz i mišljenje izrađeni isključivo na Pravilnicima i pretpostavkama jer navedeno ne proizlazi niti iz pisanog nalaza i mišljenja niti iz usmenog iskaza sudskog vještaka koji je dan jasno, uvjerljivo i bez kontradiktornosti.

20. Slijedom navedenog sud je na temelju izvedenih dokaza utvrdio da su utvrđena oštećenja na lokomotivi nastala u predmetnom štetnom događaju te da su radovi i troškovi u ukupnom iznosu od 35.237,27 EUR poduzeti upravo radi otklanjanja tih oštećenja zbog čega, suprotno tuženikovoju tvrdnji, postoji uzročno-posljedična veza između oštećenja na lokomotivi i predmetnog štetnog događaja. S obzirom na to da je utvrđeno da ukupni troškovi otklanjanja posljedica predmetnog štetnog događaja iznose 35.237,27 EUR i da je po osnovi naknade štete iz predmetnog štetnog događaja tužitelj nesporno platio vlasniku lokomotive ukupan iznos od 36.538,92 EUR, sud je utvrdio da upravo iznos 35.237,27 EUR, za koji je u ovom postupku utvrđeno da predstavlja ukupne troškove otklanjanja posljedica predmetnog štetnog događaja, predstavlja stvarnu štetu koja je tužitelju nastala u predmetnom štetnom događaju. Budući da je nesporno da je upravo tuženik odgovoran za predmetni štetni događaj sud je, uzevši u obzir navedeno, obvezao tuženika na naknadu štete tužitelju u iznosu od 35.237,27 EUR.

21. Prema odredbi članka 29. stavka 1. ZOO-a, dužnik koji zakasni s ispunjenjem novčane obveze duguje, pored glavnice, i zatezne kamate. Odredbom članka 1086. ZOO-a propisano je da se obveza naknade štete smatra dospjelim od trenutka nastanka štete.

S obzirom na to da je 4. ožujka 2022. tužitelj nesporno naknadio štetu vlasniku lokomotive, tužitelj ima pravo na zatezne kamate na iznos od 35.237,27 EUR od prvog sljedećeg dana od obavljenog plaćanja, dakle, od 5. ožujka 2022., do isplate, i to po stopi propisanoj odredbom članka 29. stavka 2. ZOO-a za odnose iz trgovačkog ugovora. To iz razloga što se u konkretnom slučaju radi o ugovornoj odgovornosti za štetu odnosno o tuženikovoju odgovornosti zbog povrede Ugovora koji u konkretnom

slučaju predstavlja trgovački ugovor u smislu odredbe članka 14. stavka 2. ZOO-a jer je nesporno sklopljen u okviru djelatnosti parničnih stranaka, dok tuženik nije tvrdio niti dokazao suprotno (članak 7. stavak 1. i članka 219. stavaka 1. ZPP).

22. Međutim, iz nalaza i mišljenja sudskog vještaka proizlazi da nije bilo moguće utvrditi na što se odnose manipulativni troškovi u iznosu od 1.301,65 EUR (7% od ukupnog iznosa). Osim toga, u odnosu na te troškove, tužitelj nije, u skladu s odredbama članka 7. stavka 1. i članka 219. stavka 1. ZPP-a, činjenično obrazložio na što točno se odnose ti manipulativni troškovi, odnosno što oni obuhvaćaju, niti je predložio odnosno predočio dokaze na temelju kojih bi bilo moguće utvrditi na što točno se odnose ti manipulativni troškovi, odnosno što oni obuhvaćaju, jesu li ti troškovi stvarno nastali kao posljedica predmetnog štetnog događaja, i to upravo u navedenom iznosu od 1.301,65 EUR. Stoga je sud primjenom pravila o teretu dokazivanja iz članka 221.a u vezi s odredbama članka 7. stavka 1. i članka 219. stavka 1. ZPP-a utvrdio da povodom predmetnog štetnog događaja nisu stvarno nastali manipulativni troškovi upravo u navedenom iznosu od 1.301,65 EUR, odnosno da tužitelj nije pretrpio štetu u navedenom iznosu. Posljedično, sud je utvrdio da tužitelj nema pravo na naknadu štete u iznosu od 1.301,65 EUR u vidu manipulativnih troškova od tuženika zbog čega je odbio kao neosnovan dio tužbenog zahtjeva za isplatu iznosa od 1.301,65 EUR s pripadajućim zateznim kamatama.

23. Slijedom navedenog odlučeno je kao u točkama I. i II. izreke presude.

24. S obzirom na to da je tužbeni zahtjev prihvaćen za iznos od 35.237,27 EUR, a odbijen kao neosnovan za iznos od 1.301,65 EUR, proizlazi da je tužitelj uspio u ovom sporu s 96%, a tuženik s 4%. Iz navedenog proizlazi da tužitelj nije uspio samo u razmjerno neznatnom dijelu svog zahtjeva zbog kojeg dijela nisu nastali posebni troškovi pa tužitelj ima pravo na naknadu troškova u cijelosti u skladu s odredbama članka 154. stavka 5. ZPP-a.

Prema vrijednosti predmeta spora u iznosu od 36.538,92 EUR, tužitelj ima pravo na naknadu sljedećih potrebnih troškova (članak 155. stavak 1. ZPP): sastavljanja tužbe u iznosu od 1.000,00 EUR (Tbr. 7. točka 1. Tarife o nagradama i naknadi troškova za rad odvjetnika ("Narodne novine" broj 138/23 i 107/25; dalje: OT), sastavljanja obrazloženog podneska od 16. travnja 2024. kojim se očituje na odgovor na tužbu u iznosu od 1.000,00 EUR (Tbr. 8. točka 1. OT), zastupanja na ročištima 10. listopada 2024., 23. siječnja 2025. i 8. rujna 2026. u iznosu od 1.000,00 EUR za svako ročište (Tbr. 9. točka 1. OT) te na ročištu za objavu presude u iznosu od 100,00 EUR (Tbr. 9. točka 3. OT), što ukupno iznosi 5.100,00 EUR, a sve uvećano za PDV u iznosu od 1.275,00 EUR (Tbr. 46. OT), ukupno iznosi 6.375,00 EUR.

Tužitelj ima pravo na naknadu troškova vještačenja u iznosu od 1.300,00 EUR i na naknadu troška sudske pristojbe za tužbu u plaćenom iznosu od 205,92 EUR.

Stoga tužitelj ima pravo na naknadu troškova u ukupnom iznosu od 7.880,92 EUR.

Na te troškove tužitelj ima pravo i na zatezne kamate od dana donošenja ove presude (članak 151. stavak 3. ZPP) do isplate, po stopi propisanoj odredbom članka 29. stavka 2. ZOO-a za ostale odnose jer se radi o troškovima postupka.

25. Tužitelj nema pravo na naknadu troška sastavljanja podneska od 7. svibnja 2024. s PDV-om u iznosu od 1.250,00 EUR. To iz razloga što s obzirom na njegov sadržaj taj podnesak nije bio potreban za vođenje ove parnice u smislu odredbe članka

155. stavka 1. ZPP-a budući da je uz taj podnesak tužitelj dostavio samo ovjerene prijevode isprava na hrvatski jezik što je mogao i trebao učiniti već prilikom podnošenja tih isprava uz tužbu (članak 232. stavci 1. i 2. ZPP). Zbog toga taj trošak ne može pasti na tuženikov teret jer se radi o trošku koji je sam tužitelj skrivio (članak 156. stavak 1. ZPP). Stoga tužitelj nema pravo na naknadu troškova u iznosu od 1.250,00 EUR s pripadajućim zateznim kamatama.

26. Slijedom navedenog o troškovima je odlučeno kao u točkama III. i IV. izreke presude.

Zagreb, 16. listopada 2026.

Sudac

mr. sc. Ivana Koštarić Fegeš

Dokument je elektronički potpisan:

IVANA KOŠTARIĆ  
FEGEŠ

Vrijeme potpisivanja:

16-10-2026  
10:54:48

DN:  
C=HR  
O=TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU  
2.5.4.97=#130D4852337333838313838373732  
L=ZAGREB  
S=KOŠTARIĆ FEGEŠ  
G=IVANA  
CN=IVANA KOŠTARIĆ FEGEŠ

#### UPUTA O PRAVNOM LIJEKU

Protiv presude nezadovoljna stranka može podnijeti žalbu Visokom trgovačkom sudu Republike Hrvatske u roku 15 dana računajući od održavanja ročišta za objavu presude ako je stranka bila uredno obaviještena o održavanju ročišta za objavu, odnosno od dostave prijepisa presude ako stranka nije bila uredno obaviještena o ročištu za objavu presude. Žalba se podnosi putem ovog suda u dva primjerka za sud i po jedan za svaku protivnu stranku, a o žalbi odlučuje Visoki trgovački sud Republike Hrvatske.

Broj zapisa: **9-3088e-bf2c3**

Kontrolni broj: **06e2d-0d734-98aeb**

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

Vjerodostojnost dokumenta možete provjeriti na sljedećoj web adresi:

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



unosom gore navedenog broja zapisa i kontrolnog broja dokumenta.

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

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