

BOSNA I HERCEGOVINA
REPUBLIKA SRPSKA
OSNOVNI SUD U PRNJAVORU
Broj: 78 0 P 039093 22 P
Dana, 25.01.2023. godine

Osnovni sud u Prnjavoru, sudija Biber Borka, rješavajući u pravnoj stvari tužioca L.V., sina ... iz K., ..., koga zastupa punomoćnik Stojić Milan, advokat iz Banja Luke, Stepe Stepanovića 185 A, protiv tuženog JP „Autoputevi Republike Srpske“ d.o.o. Banja Luka, Vase Pelagića 10, koga zastupa punomoćnik Stojanović Boris, advokat iz Banja Luke, radi naknade štete, vrijednost spora 5.394,65 KM, nakon provedene glavne, javne rasprave, koja je zaključena dana 27.12.2022. godine u prisustvu punomoćnika parničnih stranaka, donio je dana 25.01.2023. godine sljedeću:

PRESUDU

Obavezuje se tuženi JP „Autoputevi Republike Srpske“ d.o.o. Banja Luka da tužiocu L.V., sinu ... iz K., ..., isplati iznos od 5.394,65 KM, i to iznos od 5.314,65 KM na ime naknade materijalne štete na vozilu sa zakonskom zateznom kamatom počev od 28.01.2022. godine kao dana nastanka štete pa do konačne isplate, iznos od 30,00 KM na ime troškova preuzimanja zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode sa zakonskom zateznom kamatom počev od 10.02.2022. godine pa do konačne isplate, te iznos od 50,00 KM na ime troškova preuzimanja fotografija sa lica mjesta saobraćajne nezgode sa zakonskom zateznom kamatom počev od 25.05.2022. godine pa do konačne isplate, kao i da tužiocu nadoknadi troškove postupka u iznosu od 3.049,66 sa zakonskom zateznom kamatom počev od dana donošenja presude, pa do konačne isplate, a sve u roku od 30 dana od dana dostavljanja presude, dok se zahtjev za naknadu troškova postupka preko dosuđenog iznosa odbija kao neosnovan.

Obrazloženje

Tužilac L.V., podnio je ovom sudu dana 08.07.2022. godine tužbu protiv tuženog JP „Autoputevi Republike Srpske“ radi naknade štete.

Tužilac u tužbi navodi da se dana 28.01.2022. godine u 19,50 časova na autoputu „9. januar“ dionica puta Banja Luka – Doboje, u mjestu Lišnja, opština Prnjavor, dogodila saobraćajna nezgoda u kojoj su učestvovali tužilac koji je upravljao putničkim motornim vozilom marke „Volkswagen Golf 1KP Plus“, registarskih oznaka ..., vlasništvo tužioca, na kom je nastupila materijalna šteta, te divlja životinja-lisica. Prema navodima iz tužbe do saobraćajne nezgode je došlo na način da se tužilac kretao autoputom iz smjera Doboja u smjeru Banja Luke, te dolaskom u mjesto Lišnja, prednjim dijelom vozila ostvario kontakt sa divljom životinjom (lisicom), kojom prilikom je na vozilu tužioca nastala materijalna šteta. Kako tužilac u vansudskom postupku nije ostvario pravo na naknadu štete obzirom da je tuženi odbio da udovolji odštetnom zahtjevu tužioca, to tužilac tužbenim zahtjevom opredijeljenim u tužbi od tuženog na ime naknade materijalne štete na vozilu potražuje iznos od 5.396,50 KM, a potražuje i naknadu štete na ime troškova preuzimanja zapisnika o uviđaju u iznosu od 30,00 KM, i troškova preuzimanja fotodokumentacije u iznosu od 50,00 KM, te potražuje i naknadu troškova postupka.

Kod navoda iz tužbe tužilac je ostao i na pripremnom ročištu, na kom je ukazao da su neosnovani navodi iz odgovora na tužbu obzirom da iz fotografije broj 9 koja je sastavni dio fotodokumentacije predmetne saobraćajne nezgode sačinjene od strane ... je jasno vidljiva rupa na postavljenoj zaštitnoj ogradi kroz koju je divlja životinja lisica izašla na navedenu dionicu autoputa, a što je u direktnoj vezi sa nastalom saobraćajnom nezgodom, pa odgovornost tuženog za nastalu štetu tužilac nalazi u odredbi člana 35. Zakona o javnim putevima, te ukazuje na mogućnost da se tuženi od izvođača radova „Kozaraputevi“ d.o.o. regresira za isplaćenu štetu.

Na ročištu za glavnu raspravu koje je održano dana 27.12.2022. godine, tužilac je, nakon provođenja dokaza čitanjem nalaza i mišljenja vještaka mašinske struke Knežević Zorana i saslušanjem vještaka na glavnoj raspravi, precizirao tužbeni zahtjev na način kako je isti usvojen u dispozitivu presude, dok je u završnom izlaganju tužilac naveo da je u toku postupka pružio dovoljan broj dokaza kojima je dokazao, kako osnovanost, tako i visinu tužbenog zahtjeva. Pozivajući se na odredbe Zakona o javnim putevima RS, kojim su propisane obaveze tuženog, tužilac je naveo da je na fotografiji broj 9, sačinjenoj na licu mjesta, vidljivo oštećenje zaštitne ograde, odnosno rupa u ogradi kroz koju je divlja životinja prošla i usljed čega je nastao kontakt između iste i putničkog vozila u vlasništvu tužioca, a da je vještačenjem po vještaku saobraćajne struke utvrđeno da vozač putničkog vozila nije mogao i nije imao tehničke mogućnosti za izbjegavanje neočekivane prepreke u vidu divlje životinje, dok je visinu štete dokazao vještačenjem po vještaku mašinske struke, pa je predložio da sud precizirani tužbeni zahtjev usvoji u cijelosti a tuženog obaveže da tužiocu plati i troškove postupka opredijeljene troškovnikom sa zakonskom zateznom kamatom počev od presuđenja pa do konačne isplate.

Tuženi u pismenom odgovoru na tužbu koji je dostavljen sudu dana 16.08.2022. godine osporio je tužbeni zahtjev tužioca kao neosnovan. Tuženi u odgovoru na tužbu navodi da je osnovanost postavljenog tužbenog zahtjeva uslovljena činjenicom propuštanja blagovremenog izvršenja pojedinih potrebnih radova i preduzimanja odgovarajućih mjera na održavanju autoputa od strane tuženog, a na način koji propisuje član 31. Zakona o javnim putevima, što u ovom predmetu, prema navodima tuženog, nije slučaj. Tuženi tvrdi da, kao pravno lice kome je povjereno upravljanje autoputevima u Republici Srpskoj, ima obavezu da vrši održavanje i zaštitu istih, a na odgovornost može biti pozvan tek u slučaju da propusti da izvršava svoje obaveze koje se odnose na održavanje i zaštitu autoputa. Prema navodima iz odgovora na tužbu, tuženi je odgovoran shodno članu 40. Zakona o javnim putevima u slučaju nekontrolisanog izlaska na put većeg broja ljudi, djece, stoke i divljači kako je predviđeno tačkom đ) navedenog člana, ali da odgovornost tuženog ne postoji u slučaju pojedinačnih izlazaka, a takva odgovornost, prema navodima tuženog, nije predviđena ni Pravilima i tehničkim uslovima za obavljanje ophodarske službe na autoputevima i brzim putevima u Republici Srpskoj broj 02-XXIII-13-2679/12 od 30.11.2012. godine, odnosno da je organizovanje ophodarske službe predviđeno s ciljem kontrole i praćenja stanja na autoputevima, te osiguranja iznenadnog nastalog izvora opasnosti i otklanjanja posljedica vanrednog događaja. Tuženi tvrdi da je blagovremeno preduzeo i izvršio sve potrebne mjere i radnje predviđene članom 31. Zakona o javnim putevima na način da je autoput odvojio od okolnog prostora tako što je sa obe strane puta postavio visoku zaštitnu ogradu od metalnih stubova i pletene žice kao i nižom metalnom ogradom uz sam rub autoputa čime je onemogućen pristup autoputu njegovom cijelom dužinom, te u prilog ovih tvrdnji tuženi se poziva na građevinski dnevnih izvođača radova „Kozaraputevi“ d.o.o. Banja Luka od 27.01.2022. godine i 28.01.2022. godine iz kog proizilazi da na postavljenim zaštitnim ogradama nije bilo nikakvih oštećenja, te da su izvođači radova preduzeli sve potrebne radnje koje su bili dužni preduzeti, a usljed čega se prema stavu tuženog odgovornost za nastanak štete ne može pripisati krivici tuženog. Naglašavajući da je tuženi za

predmetnu dionicu autoputa dobio upotrebnu dozvolu što znači da isti autoput zadovoljava sve standarde predviđene zakonom, te da je tuženi u skladu sa odredbama Zakona o javnim putevima zaključio sa izvođačem radova Ugovor o izvođenju radova redovnog i zimskog održavanja autoputa i pripadajućih objekata, tuženi je u odgovoru na tužbu predložio da sud u cijelosti odbije tužbeni zahtjev tužioca i da tužioca obaveže da tuženom nadoknadi troškove postupka.

Kod navoda iz pismenog odgovora na tužbu, tuženi je ostao i na pripremnom ročištu kao i na glavnoj raspravi, a u završnom izlaganju naveo da tužilac nije dokazao osnov odgovornosti tuženog, odnosno da u konkretnom slučaju ne postoji objektivna odgovornost tuženog za nastalu štetu, niti je ona predviđena važećim propisima, obzirom da tužilac nije vlasnik lisice, kao opasne stvari. Tuženi tvrdi da bi za utvrđivanje postojanja odgovornosti tuženog bilo neophodno da postoji uzročna veza između nastanka štete i činjenja, odnosno nečinjenja tuženog, a da tužilac u toku postupka nije dokazao navedenu uzročnu vezu, te je stoga njegov tužbeni zahtjev u cijelosti neosnovan. Tuženi kao pravno lice kome je povjereno upravljanje autoputevima u Republici Srpskoj, ima obavezu da vrši održavanje i zaštitu istih, a tek u slučaju da propusti da izvršava svoje obaveze koje se odnose na održavanje i zaštitu, može biti pozvan na odgovornost za eventualno nastupanje štete korisnicima autoputa, a tuženi tvrdi da je dokazima koje je izveo u toku postupka nedvosmisleno dokazao da je preduzeo sve radnje koje je bio u obavezi da preduzme, u skladu sa Zakonom o javnim putevima RS i Pravilnikom o održavanju, rehabilitaciji i zaštiti javnih puteva i putnih objekata, kao i sve radnje koje je faktički bilo moguće preduzeti kako bi osigurao predmetni put i onemogućio pristup pješacima, divljim i domaćim životinjama, da su mnoge životne situacije u saobraćaju nepredvidive, te da ne postoji ni jedan propis kojim bi tuženom u izričitu odgovornost bilo stavljeno da obezbijedi da se životinje uopšte, nikada, ne nađu na putu, nego je predmetnim propisima tuženom u odgovornost stavljeno preduzimanje niza radnji da do toga ne dođe. Tuženi navodi da je blagovremeno preduzeo i izvršio sve potrebne mjere i radnje predviđene članom 31. Zakona o javnim putevima, na način da je autoput odvojio od okolnog prostora tako što je sa obe strane puta postavio visoku zaštitnu ogradu od metalnih stubova i pletene žice, kao i nižom metalnom ogradom uz sam rub autoputa, čime je onemogućen pristup autoputu njegovom cijelom dužinom, a da je iz građevinskih dnevnika izvođača radova „Kozaraputevi“ d.o.o. Banja Luka, od 27.01.2022. i 28.01.2022. godine, može utvrditi da na postavljenim zaštitnim ogradama nije bilo nikakvih oštećenja, te da su izvođači radova preduzeli sve potrebne radnje koje su bili dužni preduzeti, usljed čega se odgovornost za nastanak štete ne može pripisati krivici tuženog. Tuženi je u završnom izlaganju istakao da je u skladu sa odredbama člana 58. stav 1. Zakona o lovstvu Republike Srpske, za naknadu štete koju na imovini prouzrokuje divljač, odgovorna organizacija koja gospodari lovištem na području kojega je nastala šteta, da ovim zakonom nije posebno regulisano pitanje odgovornosti za štetu koju divljač prouzrokuje prilikom sudara sa motornim vozilom, ali da, po opštim načelima o odgovornosti za štetu, organizacija koja gospodari lovištem, odnosno korisnik lovišta bi bio odgovoran ako je šteta nastala naletom divljači na vozilo na javnom putu koji prolazi pokraj lovišta. Tuženi je predložio da sud odbije tužbeni zahtjev kao neosnovan, te tužioca obaveže da tuženom nadoknadi troškove postupka.

Tužilac je na glavnoj raspravi proveo sljedeće materijalne dokaze: Zapisnik o uviđaju saobraćajne nezgode ..., broj ... od 28.01.2022. godine sa skicom lica mjesta, fotodokumentacija saobraćajne nezgode iste policijske stanice, broj ... od 28.01.2022. godine (CD u prilogu), uplatnica za preuzimanje zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode od 10.02.2022. godine, uplatnica za preuzimanje fotodokumentacije saobraćajne nezgode od 25.05.2022. godine, zapisnik o oštećenju vozila sačinjen od strane ... dana 30.01.2022. godine, fotografije oštećenog vozila (CD u prilogu), potvrda o registraciji oštećenog vozila broj: ...,

zahtjev za naknadu štete broj: ... od 11.02.2022. godine, odgovor na zahtjev za naknadu materijalne štete broj: ... od 17.02.2022. godine, pročitani su i nalaz i mišljenje vještaka saobraćajne struke Subotić Vojislava od 23.11.2022. godine i nalaz i mišljenje vještaka mašinske struke Knežević Zorana od 06.12.2022. godine, te su oba vještaka saslušana na glavnoj raspravi.

Tuženi je proveo sljedeće materijalne dokaze: rješenje Ministarstva za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju Republike Srpske br. ... od 01.10.2018. godine, Ugovor za izvođenje radova redovnog i zimskog održavanja autoputa „9. januar“ i pripadajućih objekata na dionici Banja Luka-Doboj od 22.06.2021. godine, Pravila i tehnički uslovi za obavljanje ophodarske službe na autoputevima i brzim putevima u Republici Srpskoj broj ..., od 30.11.2012. godine, građevinski dnevnik „Kozaraputevi“ d.o.o. Banja Luka br. ... od 27.01.2022. godine i građevinski dnevnik „Kozaraputevi“ d.o.o. Banja Luka br. ... od 28.01.2022. godine.

Provedene dokaze sud je analizirao, kako pojedinačno, tako i dovodeći iste u međusobnu vezu, na način propisan članom 8. Zakona o parničnom postupku („Sl. glasnik RS” broj 58/03, 85/03, 74/05, 63/07, 49/09 i 61/13 - u daljem tekstu: ZPP) odlučio kao u dispozitivu, a iz sljedećih razloga:

Nesporno je među parničnim strankama da se dana 28.01.2022. godine u 19,50 časova na autoputu „9. januar“ dionica puta Banja Luka – Doboj, u mjestu Lišnja, opština Prnjavor, dogodila saobraćajna nezgoda u kojoj su učestvovali tužilac koji je upravljao svojim putničkim motornim vozilom marke „Volkswagen Golf 1KP Plus“, registarskih oznaka ... i divlja životinja-lisica.

Nesporno je da je u ovoj nezgodi oštećeno putničko vozilo tužioca.

Ove nesporne činjenice utvrđene su i čitanjem provedenih dokaza (Zapisnik o uviđaju saobraćajne nezgode ..., broj ... od 28.01.2022. godine sa skicom lica mjesta, fotodokumentacija saobraćajne nezgode iste policijske stanice, broj ... od 28.01.2022. godine (CD priložen uz tužbu), zapisnik o oštećenju vozila sačinjen od strane ... dana 30.01.2022. godine, fotografije oštećenog vozila (CD u prilogu tužbe), potvrda o registraciji oštećenog vozila broj: ...).

Čitanjem zahtjeva za naknadu štete koji je tužilac podnio tuženom, broj ... od 11.02.2022. godine, te čitanjem odgovora na zahtjev za naknadu materijalne štete broj ... od 17.02.2022. godine utvrđeno je da tuženi u vansudskom postupku nije priznao odgovornost za štetu koja je kritične prilike nastala na vozilu tužioca, a i ova činjenica nije sporna među strankama.

Dakle, među parničnim strankama sporna je osnovanost i visina tužbenog zahtjeva.

Odlučujući o osnovanosti tužbenog zahtjeva tužioca sud je imao u vidu sljedeće:

Članom 2. stav 1. tačka a) Zakona o javnim putevima („Službeni glasnik Republike Srpske" broj 89/13 i 83/19 - u daljem tekstu ZJP) propisano je da je autoput javni put izgrađen i namijenjen isključivo za saobraćaj motornih vozila, dok je pod tačkom lj) istog člana propisano je da „oprema puta“ obuhvata ... odbojne i zaštitne ograde...

Članom 6. stav 1. istog zakona propisano je da javni put u smislu ovog zakona obuhvata i opremu puta (tačka z.).

Članom 16. stav 3. ZJP propisano je da upravljanje i povjeravanje poslova građenja, rekonstrukcije, rehabilitacije, održavanja i zaštite autoputeva i brzih puteva vrši Javno preduzeće „Autoputevi Republike Srpske“ društvo sa ograničenom odgovornošću Banja Luka.

Djelatnost JP „Autoputevi Republike Srpske“ propisana je odredbom člana 18. ZJP, a u istu između ostalog ulazi i održavanje autoputeva, brzih puteva i putnih objekata (tačka d), dok su poslovi održavanja i zaštite javnih puteva regulisani odredbom člana 30. do 60. ZJP.

Održavanjem i zaštitom javnog puta u smislu ovog zakona smatraju se radovi kojima se kontinuirano obezbjeđuje nesmetan i bezbjedan saobraćaj i čuva upotrebna vrijednost puta (član 30. stav 1.).

Članom 31. stav 1. istog zakona propisano je da poslovi održavanja javnih puteva u smislu ovog zakona podrazumijevaju radove redovnog i vanrednog održavanja puteva i objekata. Redovno održavanje puteva i objekata podrazumijeva između ostalog i održavanje opreme (član 31. stav 2. tačka v)).

Članom 34. stav 1. ZJP propisano je da je upravljač puta, odnosno pravno lice zaduženo za održavanje javnih puteva i putnih objekata dužno u okviru obezbijeđenih finansijskih sredstava za održavanje i zaštitu puteva i objekata na putevima, a u skladu sa usvojenim godišnjim planom, da obezbijedi trajno i kvalitetno održavanje i zaštitu puteva i putnih objekata kojim upravlja, te da omogući bezbjedno i nesmetano odvijanje saobraćaja na tim putevima.

Stavom 2. istog člana propisano je da radove održavanja i zaštite puteva i objekata na putevima upravljač puta može ustupiti pravnim licima po postupku i na način utvrđen propisima o javnim nabavkama, a pravno lice kome je povjereno vršenje poslova održavanja i zaštite puteva i objekata na putevima odgovorno je za kvalitetno, stručno i blagovremeno izvršenje tih poslova u skladu sa ovim zakonom i propisima donesenim na osnovu njega.

Članom 35. stav 2. ZJP propisano je da upravljač puta odgovara za štetu koja nastane korisnicima puteva koji poštuju saobraćajne propise, saobraćajnu signalizaciju, vremenske uslove, stanje puta i okoline, ako je šteta nastala zbog propuštanja blagovremenog izvršenja pojedinih potrebnih radova i preduzimanja odgovarajućih mjera na održavanju javnih puteva, propisanim članom 31. ovog zakona, a shodno stavu 3. istog člana upravljač puta ima pravo na naknadu sredstava isplaćenih za štetu iz stava 2. ovog člana od pravnog lica kome je povjereno održavanje i zaštita javnih puteva i putnih objekata, ako je šteta nastala usljed neizvršavanja, odnosno nekvalitetnog, nestručnog i neblagovremenog izvršavanja povjerenih poslova.

U skladu sa članom 40. stav 1. tačka nj) ZJP zaštitom javnih puteva u smislu ovog zakona smatra se kontrola građenja ograde i vršenje drugih radova u zaštitnom pojasu puta.

Sud je imao u vidu i član 4. stav 1. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik Bosne i Hercegovine“ br. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17 i 9/18), kojim je propisano da putevi namijenjeni za saobraćaj moraju da budu izgrađeni za bezbjedan i nesmetan saobraćaj i da odgovaraju osnovnim uslovima propisanim ovim zakonom, a preduzeća i javne službe koje održavaju javne puteve ili im je povjereno održavanje javnih puteva moraju da ih održavaju tako da na njima u svim uslovima može da se odvija bezbjedan i nesmetan saobraćaj.

Preduzeća, javne službe i drugi organi koji se brinu o putevima i održavaju ih dužni su da organizuju i trajno kontrolišu stanje i održavanje javnih puteva, objekata, saobraćajne signalizacije i opreme na putevima radi bezbjednog i nesmetanog saobraćaja (stav 2). Preduzeća i javne službe iz stava (1) ovog člana dužni su da blagovremeno otklanjaju sve nedostatke usljed kojih na određenim mjestima dolazi do saobraćajnih nezgoda.(stav 3). U slučaju pretrpljene štete usljed neodgovarajućeg održavanja javnih puteva, povjerilac se namiruje u skladu sa Zakonom o putevima. (stav 4.)

Prilikom odlučivanja sud je imao u vidu i odredbu člana 154. stav 1. Zakona o obligacionim odnosima („Službeni list SFRJ“ broj 29/78, 39/85, 45/89, 57/89 i „Službeni glasnik Republike Srpske“ broj 17/93, 3/96, 39/03 i 74/04 – u daljem tekstu: ZOO), kojom je propisano da ko drugome prouzrokuje štetu dužan je naknaditi je, ukoliko ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivice.

Čitanjem zapisnika o uviđaju predmetne saobraćajne nezgode ..., br. ... od 28.01.2022 utvrđeno je da se dana 28.01.2022. godine u 19:50 časova, na autoputu „9 januar“, dionica puta Banja Luka - Doboј, u mjestu Lišnja, opština Prnjavor, dogodila predmetna saobraćajna nezgoda u kojoj je oštećeno vozilo tužioca, a do nezgode je, prema podacima iz zapisnika o uviđaju (strana 2.), došlo na način da se tužilac kretao autoputem iz smjera Doboја u smjeru Banja Luke i da dolaskom u mjesto Lišnja prednjim dijelom vozila ostvaruje kontakt sa divljom životinjom (lisicom).

Čitanjem nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke Subotić Vojislava od 23.11.2022. godine, kao i saslušanjem vještaka na glavnoj raspravi, utvrđeno je da se nezgoda dogodila na lokaciji GPS koordinata 44.89 398, koje mjesto nezgode je vještak prikazao u nalazu i mišljenju. Prema mišljenju vještaka, obzirom da policija tokom uviđaja nije pronašla, tj. nije fiksirala bilo kakve tragove udara putničkog vozila Golf kojim je upravljao tužilac u lisicu u vidu eventualno krhotina plastike, te imajući u vidu da je putničko vozilo nakon nezgode pomjereno, te da jedino nije pomjereno tijelo stradale lisice, prema mišljenju vještaka tehnički nije moguće utvrditi mjesto naleta putničkog vozila na lisicu, tj. nije moguće utvrditi na kojoj saobraćajnoj traci desne kolovozne trake autoputa Prnjavor- Laktaši je uslijedio nalet vozila na lisicu, a jedino je sigurno da je nalet putničkog vozila na lisicu uslijedio na desnoj kolovoznoj traci autoputa Prnjavor - Laktaši gledano iz smjera kretanja navedenog vozila. Vještak je utvrdio da se predmetna saobraćajna nezgoda dogodila u uslovima vedre noći, na dionici autoputa gdje nije bilo rasvjete, što znači da se vozač putničkog vozila Golf mogao kretati vozilom samo sa uključenim svjetlima na vozilu, a da nije moguće utvrditi da li se vozač kretao sa dugim ili kratkim svjetlima, a u okolnostima nastanka sporne nezgode vozač L.V. bio je u obavezi da se kreće sa uključenim dugim svjetlima na vozilu. Uzimajući u obzir relevantne parametre vještak je utvrdio da je brzina naleta putničkog vozila na lisicu bila 146 km/h, a obzirom da na licu mjesta tokom uviđaja sporne nezgode policija nije pronašla niti fiksirala nikakve tragove kočenja, blokiranja i zanošenja putničkog vozila tužioca, po zaključku vještaka nije moguće utvrditi da li je brzina putničkog vozila prije udara u lisicu bila veća i koliko veća. Vještak je na osnovu parametara sadržanih u zapisniku o uviđaju predmete saobraćajne nezgode utvrdio da je na dionici autoputa gdje se dogodila predmetna saobraćajna nezgoda brzina vozila bila dopuštena do 130 km/h, a vozač L.V., prema mišljenju vještaka, mogao je izbjeći nalet na lisicu, tj. izbjeći udar u lisicu, da se kretao desnom saobraćajnom trakom desne kolovozne trake autoputa brzinom manjom od 30 km/h, što znači da dopuštenim brzinama kretanja vozila od 31-130 km/h ne bi uspio zaustaviti vozilo prije naleta na lisicu.

Kada se nalaz i mišljenje vještaka saobraćajne nezgode dovede u vezu sa zapisnikom o uviđaju predmetne saobraćajne nezgode, dolazi se do zaključka da je predmetna saobraćajna nezgoda posljedica pojave lisice na autoputu, a što je za tužioca bila iznenadna i nenajavljena prepreka, posebno kada se ima u vidu da je na predmetnoj dionici auto puta brzina kretanja ograničena do 130 km/h, te kada se ima u vidu i odredba člana 2. stav 1. tačka a) Zakona o javnim putevima kojom je propisano da je autoput javni put izgrađen i namijenjen isključivo za saobraćaj motornih vozila.

U zapisniku o uviđaju (strana 3.) konstatovano je da je protiv AD „Kozaraputevi“ Banja Luka podnesen izvještaj o počinjenom prekršaju iz člana 4. ZOBSA-a BiH, dok je uvidom u fotodokumentaciju predmetne saobraćajne nezgode (fotografija broj 9), na zaštitnoj ogradi vidljivo oštećenje u vidu otvora, kroz koji je, imajući u vidu njegov prečnik, te karakteristike divlje životinje – lisice (strana 6. nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke) postojala mogućnost da kroz isti u zaštićenu zonu autoputa uđe lisica.

Prilikom saslušanja na glavnoj raspravi, vještak saobraćajne struke Subotić Vojislav izjavio je da je na fotosu broj 4., koji je sastavni dio nalaza, vidljivo postojanje zaštitne ograde sa obe strane kolovoza, ali da predmet vještačenja nije bilo da utvrđuje eventualna oštećenja na ogradi, te da, obzirom da je vještačenje vršeno godinu dana poslije nezgode, pregled lica mjesta ne bi bio adekvatan stanju u vrijeme nezgode.

Dakle, iz nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke na nesumnjiv način proizilazi da tužilac svojim radnjama nije doprinio nastanku predmetne saobraćajne nezgode tj. da je u konkretnoj saobraćajnoj situaciji postupao u skladu sa saobraćajnim propisima, a kako se vještak decidno izjasnio da bi udar vozila tužioca u lisicu mogao biti izbjegnuto samo da se tužilac kritične prilike kretao brzinom manjom od 30 km/h, to po ocjeni suda, činjenica da se tužilac, kako to proizilazi iz nalaza vještaka saobraćajne struke, kretao brzinom ne manjom od 146 km/h, tj. preko dozvoljene brzine, nije od uticaja na nastanak predmetne nezgode jer bi do iste došlo da se tužilac kretao svakom brzinom većom od 30 km/h, a nemoguće je očekivati da se vozila na autoputu gdje je brzina kretanja dozvoljena do 130 km/h kreću brzinom manjom od 30 km/h.

Sud je pismeni nalaz i mišljenje vještaka saobraćajne struke, kao i iskaz koji je vještak dao na glavnoj raspravi prihvatio u cijelosti, nalazeći da je nalaz vještaka sačinjen stručno, objektivno u skladu sa dokumentacijom iz spisa, a vještak je na jasan i logičan način obrazložio sve relevantne činjenice na kojim je zasnovao svoje mišljenje. Sud nije prihvatio prigovor koji je na nalaz vještaka tuženi iznio u završnom izlaganju. Naime, vještak je na jasan i razumljiv način pojasnio razloge iz kojih nije bilo moguće utvrditi tačnu brzinu kretanja putničkog vozila kojim je upravljao tužilac (vještak je utvrdio da se tužilac kretao brzinom najmanje 146 km/h). Međutim, brzina kretanja vozila tužioca nije bila od uticaja na nastanak saobraćajne nezgode, kod činjenice da je vještak utvrdio da je tužilac udar vozilom u lisicu mogao izbjeći samo da se kretao brzinom manjom od 30 km/h, iz čega se nedvosmisleno zaključuje da tužilac nije doprinio nastanku predmetne saobraćajne nezgode jer istu nije mogao izbjeći i da se kretao u okviru dozvoljene brzine (od 31 km/h -130 km/h), tj. kretanje tužioca nedozvoljenom brzinom u konkretnom slučaju nije od uticaja na nastanak predmetne saobraćajne nezgode, a kako proizilazi iz nalaza vještaka, ni činjenica što vještak nije mogao da utvrdi da li se tužilac u konkretnoj situaciji kretao lijevom ili desnom saobraćajnom trakom desne kolovozne trake nije od uticaja na drugačiji zaključak u pogledu uzroka nastanka predmetne nezgode.

Tuženi u odgovoru na tužbu navodi da se pod zaštitom puteva u smislu člana 40. Zakona o javnim putevima između ostalog podrazumijeva zaštita od nekontrolisanog izlaska na put većeg

broja ljudi, djece, stoke i divljači, a da odgovornost tuženog nije predviđena u slučaju pojedinačnih izlazaka. Tuženi tvrdi da odgovornost tuženog za svaku životinju koja se eventualno nađe na autoputu nije predviđena ni Pravilima i tehničkim uslovima za obavljanje ophodarske službe na autoputevima i brzim putevima u Republici Srpskoj broj ... od 30.11.2012. godine, već se organizovanje ophodarske službe vrši s ciljem kontrole i praćenja stanja na autoputevima, te osiguranja iznenadnog nastalog izvora opasnosti i otklanjanja posljedica vanrednog događaja. Tuženi tvrdi da je blagovremeno preduzeo i izvršio sve potrebne mjere i radnje predviđene članom 31. Zakona o javnim putevima na način da je autoput odvojio od okolnog prostora tako što je sa obe strane puta postavio visoku zaštitnu ogradu od metalnih stubova i pletene žice, kao i nižom metalnom ogradom uz sam rub autoputa, čime je onemogućen pristup autoputu njegovom cijelom dužinom, te je u prilog ovih navoda tuženi na glavnoj raspravi proveo dokaze čitanjem građevinskog dnevnika izvođača radova „Kozaraputevi" d.o.o. Banja Luka od 27.01.2022. godine i 28.01.2022. godine iz kog se, prema navodima tuženog, može utvrditi da na postavljenim zaštitnim ogradama nije bilo nikakvih oštećenja, te da su izvođači radova preduzeli sve potrebne radnje koje su bili dužni preduzeti, usljed čega se odgovornost za nastanak štete ne može pripisati krivici tuženog.

Kada se građevinski dnevnik izvođača radova od 27.01.2022. godine i 28.01.2022. godine dovede u vezu sa fotodokumentacijom PS za BS Banja Luka, koja je sačinjena na licu mjesta prilikom vršenja uviđaja predmetne saobraćajne nezgode, fotografija broj 9, proizilazi da u dnevniku izvođača radova nije konstatovano oštećenje zaštitne ograde na dionici autoputa gdje se desila predmetna saobraćajna nezgoda.

Naprijed navedeno proizilazi i iz sadržaja zapisnika o uviđaju, iz kog je vidljivo da je protiv „Kozaraputevi“ Banja Luka podnesen izvještaj o počinjenom prekršaju iz člana 4. ZOBS-a BiH.

Iz naprijed obrazloženog proizilazi da tuženi nije preduzeo zakonom propisane mjere kako bi zaštitio autoput u smislu člana 40. stav 1. tačka nj) ZJP, odnosno nije održao autoput tako da se na njemu može odvijati bezbjedan i nesmetan saobraćaj, odnosno nije otklonio nedostatke na zaštitnoj ogradi kojih je očigledno bilo.

Tuženi u odgovoru na tužbu ističe činjenicu da je za predmetnu dionicu autoputa dobio upotrebnu dozvolu, a ove navode tuženi je potvrdio provedenim dokazom - rješenje Ministarstva za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju broj ... od 01.10.2018. godine.

Naprijed navedenu ispravu tužilac nije osporavao, međutim ovaj dokaz nije od značaja na način da bi tuženi izbjegao odgovornost za nastalu štetu.

Tuženi je, shodno obavezama propisanim članom 34. ZJP sa izvođačem radova „Kozaraputevi“ d.o.o. Banja Luka dana 22.06.2021. godine zaključio Ugovor o izvođenju radova „Redovnog i zimskog održavanja autoputa „9. januar“ i pripadajućih objekata na dionici Banja Luka – Doboj“ - četvrti godišnji ugovor -, pa tuženi, provodeći navedeni ugovor kao dokaz, uz tvrdnju da su izvođači radova preduzeli sve potrebne radnje koje su bili dužni preduzeti, smatra da se odgovornost za nastanak štete ne može pripisati krivici tuženog.

Čitanjem članova 9. i 10. pomenutog ugovora može se zaključiti da u obaveze izvođača radova, između ostalog, spada i obaveza da sa početkom primjene ovog ugovora a u skladu sa članom 54. Okvirnog sporazuma zaključi sa osiguravajućim društvom polisu osiguranja u cilju osiguranja naknade štete nastale naručiocu (JP „Autoputevi Republike Srpske“), učesnicima saobraćaja i drugim licima, i to, između ostalog, za štete zbog neodgovarajućih i oštećenih

zaštitnih žičanih i odbojnih ograda ili njihovog nepostojanja, kao i nepostojanja odgovarajućih saobraćajnih znakova i upozorenja o opasnim mjestima, raznih nanosa na autoputu (snijega, zemlje, kamenja, otpadaka i sl.), neposipanja autoputa radi sprečavanja poledice, nalijetanja vozila na životinje (domaće i divlje), poznatih i nepoznatih vlasnika, nalijetanje vozila na predmete na autoputu, a obaveze izvođača detaljno propisuju Pravila i tehnički uslovi za obavljanje ophodarske službe na autoputevima i brzim putevima u Republici Srpskoj.

Kada se ima u vidu da je odredbom člana 35. ZJP propisano da upravljač puta odgovara za štetu koja nastane korisnicima puteva koji poštuju saobraćajne propise, saobraćajnu signalizaciju, vremenske uslove, stanje puta i okoline, ako je šteta nastala zbog propuštanja blagovremenog izvršenja pojedinih potrebnih radova i preduzimanja odgovarajućih mjera na održavanju javnih puteva, propisanim članom 31. ovog zakona, te da shodno stavu 3. istog člana upravljač puta ima pravo na naknadu sredstava isplaćenih za štetu iz stava 2. ovog člana od pravnog lica kome je povjereno održavanje i zaštita javnih puteva i putnih objekata, ako je šteta nastala usljed neizvršavanja, odnosno nekvalitetnog, nestručnog i neblagovremenog izvršavanja povjerenih poslova, to jasno proizilazi odgovornost tuženog za štetu koju tužbenim zahtjevom potražuje tužilac, obzirom da je tužilac dokazao uzročnu vezu između štetne radnje i nastale posljedice, a odgovornost tuženog u konkretnom slučaju zasnovana je na principu pretpostavljene krivice zbog neodržavanja autoputa, jer je tužilac provedenim dokazima dokazao da tuženi nije preuzeo sve obaveze u skladu sa Zakonom o javnim putevima, obzirom da je utvrđeno da je zaštitna ograda na mjestu predmetne saobraćajne nezgode bila oštećena.

Visinu štete tužilac je dokazao vještačenjem po vještaku mašinske struke Knežević Zoranu.

Vještak mašinske struke, na osnovu dokumentacije koja se nalazi u sudskom spisu (potvrda o registraciji vozila, zapisnik o oštećenju vozila i fotodokumentacija) utvrdio je da troškovi popravke vozila tužioca, u ovlaštenom servisu bez PDV iznose 4.542,44 KM, a sa uračunatim PDV-om 5.314,65 KM. Vještak je utvrdio i da limit ekonomski opravdane popravke vozila tužioca iznosi 7.098,00 KM, iz čega proizilazi da je popravka vozila tužioca ekonomski opravdana.

Dovodeći nalaz i mišljenje vještaka mašinske struke u vezu sa ostalim provedenim dokazima, proizilazi da je nalaz vještaka saglasan ostalim provedenim dokazima, a prvenstveno zapisniku o uviđaju (strana 2.-oštećenja na vozilu), zapisnik o oštećenju vozila sačinjen od strane ... dana 30.01.2022. godine, fotografijama oštećenog vozila prikazane na CD, potvrdi o registraciji oštećenog vozila broj: ...).

Imajući u vidu da je nalaz vještaka mašinske struke sačinjen u skladu sa pravilima struke, objektivno i dovoljno razumljivo obrazložen, te imajući u vidu da tužilac na isti nije prigovarao, dok je tuženi istakao samo paušalni prigovor, sud je nalaz i mišljenje vještaka mašinske struke u cijelosti prihvatio.

Kako je tužilac na glavnoj raspravi precizirao tužbeni zahtjev tako da visinu štete na vozilu potražuje u iznosu štete kako je to utvrđeno vještačenjem po vještaku mašinske struke (iznos od 5.314,65 KM) to je sud tužbeni zahtjev u ovom dijelu u cijelosti usvojio kao osnovan, a na dosuđeni iznos štete, dosudio i zakonsku zateznu kamatu počev od dana nastanka štete, pa do isplate, shodno članu 186. ZOO.

Tužilac je provedenim dokazima (uplatnicama od 10.02.2022. i od 25.05.2022. godine) dokazao osnovanost i visinu tužbenog zahtjeva u dijelu kojim potražuje naknadu na ime troškova

pribavljanja zapisnika o uviđaju u iznosu od 30,00 KM i naknadu na ime troškova pribavljanja fotodokumentacije predmetne saobraćajne nezgode u iznosu od 50,00 KM, pa je sud tužbeni zahtjev i u ovom dijelu usvojio, a tuženog obavezao da shodno članu 277. ZOO tužiocu plati i zakonsku zateznu kamatu na način kako je to tužilac opredijelio preciziranim tužbenim zahtjevom.

Odluka o troškovima postupka temelji se na odredbama člana 386. stav 1., 387. ZPP, te člana 2. tarifni broj 2, tarifni broj 9. i 12., te člana 6. i člana 9. Tarife o nagradama i naknadi troškova za rad advokata („Službeni glasnik Republike Srpske" broj 68/05 i 12/20).

Opravdani troškovi koje troškovnikom potražuje tužilac odnose se na troškove sastava tužbe u iznosu od 468,00 KM (160 bodova x 2,00 KM, uvećano za 25% paušala i uvećano za 17% PDV), pristup punomoćnika tužioca na pripremno ročište dana 31.10.2022. godine sa jednim satom odsustva punomoćnika iz kancelarije (Tarifni broj 9.) u ukupnom iznosu od 528,00 KM (160 bodova x 2,00 KM, uvećano za 25% paušala i 17% PDV + 30 bodova x 2,00 KM), isti iznos na ime pristupa na glavnu raspravu dana 27.12.2022. godine sa nagradom za vrijeme za jedan sat, te troškovi prevoza na relaciji Banja Luka-Prnjavor-Banja Luka, za pristup punomoćnika na dva ročišta, u iznosu od po 137,83 KM. U troškove ulazi i taksa na tužbu u iznosu od 200,00 KM i taksa na presudu u iznosu od 200,00 KM, te troškovi vještačenja po vještacima saobraćajne i mašinske struke u ukupnom iznosu od 850,00 KM. Ukupni opravdani troškovi iznose 3.049,66 KM, koliko je sud i obavezao tuženog da tužiocu plati na ime naknade troškova postupka, sa zakonskom zateznom kamatom počev od presuđenja pa do isplate.

Sud je zahtjev za naknadu troškova postupka preko dosuđenog iznosa odbio kao neosnovan. Naime, neosnovan je zahtjev tužioca da mu sud na teret tuženog dosudi naknadu za troškove sastava zahtjeva za naknadu štete u vansudskom postupku, jer to pravo nije priznato članom 2. tarifni broj 2. AT, na koji se tužilac poziva. Takođe, sud je naknadu prema tarifnom broju 9. AT dosudio shodno dužini trajanja ročišta prema podacima sa raspravnih zapisnika, tako da je zahtjev za naknadu troškova po ovom osnovu, preko dosuđenog iznosa, neosnovan.

Imajući u vidu naprijed navedeno odlučeno je kao u dispozitivu presude.

Sudija
Biber Borka

PRAVNA POUKA: Protiv ove presude može se izjaviti žalba Okružnom sudu u Banja Luci u roku od 30 dana od dana dostavljanja presude. Žalba se podnosi putem ovog suda.