

Šifra ekipe: SP5



OKROŽNO SODIŠČE MARIBOR
Sodna ulica 14

2000 MARIBOR

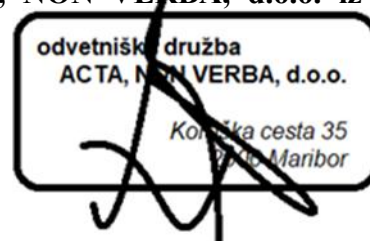
opr. št. II P 378/2017

Maribor, 27. 11. 2017

TOŽEČE STRANKE: **Kristina Plevnik**, stanujoča Ulpijanova avenija 14, Ptuj,
Mitja Koračin, stanujoč Juhartova cesta 23, Celje,
Peter Koračin-Senica, stanujoč Ulica Sergija Vilfanga 23,
Maribor,

ki jih zastopa **Odvetniška družba Skupina 6 o.p. d.o.o.**,
Kverolantska aleja 2, 1000 Ljubljana, Slovenija

TOŽENE STRANKE: **Andrej Čas**, stanujoč Malečnik 85g, Maribor;
Poritura, dajanje vozil v najem, d.o.o., Celzov trg 3, Maribor;
Edison GmbH, Hauptstr. 39, Köln-Rodenkirchen;
Republika Slovenija, Gregorčičeva ulica 20, 1000 Ljubljana
Mestna občina Maribor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor,
matična številka: 5883369000 (v nadaljevanju MOM)
Zavarovalnica Mura d.d., Prleška gasa 13, 2000 Maribor, ki jih
zastopa odvetniška družba **ACTA, NON VERBA, d.o.o. iz**
Maribora



ODGOVOR NA TOŽBO

zaradi plačila 83.250,00 EUR s pp.
pcto. 83.250,00 EUR.
v izvodih za vse stranke 7 x
pooblastilo priloženo

Tožena stranka je dne 6. 11. 2017 prejela tožbo tožečih strank z dne 24. 10. 2017, na katero odgovarja v postavljenem roku, prereka vse navedbe tožečih strank, razen v kolikor se z njimi izrecno ne strinja, ter v nadaljevanju še pojasnjuje.

I.

Poritura d.o.o. je pri Zavarovalnici Mura d.d. v času škodnega dogodka imela sklenjeno zavarovanje za avtomobilsko odgovornost.

Na pasivni strani ni podana situacija, v kateri bi se lahko za vse tožence izdalo le enako sodbo. Sodišče lahko ugotovi odgovornost določenih tožencev, druge pa ekskulpira. Posledično torej gre za tožence, ki v pravdi vsi nastopajo kot samostojne stranke in njihova dejanja na druge sospornike ne učinkujejo, zaradi tega torej gre za navadne sospornike, ki so hkrati tudi materialni sosporniki.

Tožniki uveljavljajo pristojnost Okrožnega sodišča v Mariboru na podlagi 49. člena Zakona o pravnem postopku¹ (v nadaljevanju ZPP), v zvezi z 52. členom ZPP. Naj poudarimo, da navedbe v tožbi »je bilo škodno dejanje izvršeno (tudi) v Mariboru«, niso natančne, saj iz samega dejanskega stanja izhaja, da je škodni dogodek bil izvršen v Mariboru, pri čemer tožniki ne pojasnijo besede »tudi«, saj ni bilo več škodnih dejanj.

Sam ZPP v svojem 51. b členu določa pristojnost v sporih iz zavarovalnih razmerij. Za sojenje iz zavarovalnih razmerij je poleg sodišča splošne krajevne pristojnosti (to je sodišče, ki je splošno krajevno pristojno za toženo stranko) pristojno tudi sodišče, na območju katerega ima tožeča stranka stalno oziroma začasno prebivališče ali sedež. Ta določba velja tudi v primeru, ko pri zavarovanju pred odgovornostjo oškodovanec neposredno od zavarovalnice zahteva povrnitev škode, ki mu je nastala zaradi dogodka, za katerega odgovarja zavarovanec. Splošno krajevno pristojno sodišče za Zavarovalnico Mura d.d. ni razvidno iz splošnih pogojev. V konkretnem primeru se lahko za krajevno pristojno sodišče določi Okrožno sodišče v Mariboru, saj je po določbi 52. člena ZPP za sojenje v sporih o nepogodbeni odgovornosti za škodo poleg sodišča splošne krajevne pristojnosti pristojno tudi sodišče, na območju katerega je bilo storjeno

¹ Zakon o pravnem postopku (Uradni list RS, št. 73/07 – uradno prečiščeno besedilo, 45/08 – ZArbit, 45/08, 111/08 – odl. US, 57/09 – odl. US, 12/10 – odl. US, 50/10 – odl. US, 107/10 – odl. US, 75/12 – odl. US, 40/13 – odl. US, 92/13 – odl. US, 10/14 – odl. US, 48/15 – odl. US, 6/17 – odl. US in 10/17).

škodno dejanje, ali sodišče, na območju katerega je nastala škodljiva posledica. To velja tudi na podlagi 3. odstavka istega člena, saj te določbe veljajo tudi v sporih zoper zavarovalnico za povračilo škode tretjim osebam po predpisih o neposredni odgovornosti zavarovalnice, določba prvega odstavka tega člena pa tudi v sporih o regresnih odškodninskih zahtevkih proti regresnim dolžnikom.

Glede navedb o mednarodni pristojnosti v tožbi je smiselno poudariti, da tožniki spregledajo uporabo in veljavnost konvencij, iz katerih je prav tako možno pridobiti podatke katero pravo se naj uporabi, zaradi tega je tožba v tem delu nepopolna.

V rent-a-car pogodbi z dne 1. 3. 2016 je sicer navedeno, da je za reševanje sporov pristojno sodišče na Ptujju. Sporazum o krajevni pristojnosti velja le tedaj, kadar je v pisni obliki in je sklenjen po tem, ko je prišlo do spora, ali po dogovoru, ki dodatno omogoča zavarovalcu, zavarovancu ali upravičencu iz zavarovanja, da začne postopek pred sodišči. Ker izhaja, da je bil sporazum o pristojnosti podpisan prej, da je do spora prišlo, torej pred samim škodnim dogodkom dne 21. 3. 2016, sporazum o pristojnosti sodišča na Ptujju ni mogoče upoštevati.

Dokazi:

- kot doslej
- rent-a-car pogodba z dne 1. 3. 2016
- sodna presoja

II.

Navedbe v tožbi, da »Tožniki v tej pravdi nastopajo v dveh procesnih vlogah. V delu, v katerem zahtevajo odškodnino za nepremoženjsko škodo, ki jo je utrpela Severina Koračin, za stroške pogreba, za premoženjsko škodo glede psa, in za stroške zdravljenja, v bistvu izterjujejo terjatev, ki je nanje prišla preko dedovanja, pri čemer še ni prišlo do razdelitve zapuščine, zato so glede tega v (prisilni) pravni skupnosti, kar pomeni, da v procesnem smislu nastopajo kot ena stranka.« ne držijo. Tožniki dela, ki ga sicer uveljavljajo za pokojno Severino Koračin, ne uveljavljajo na podlagi terjatve, ki je prišla na njih preko dedovanja, oziroma vsaj to v tožbi ni konkretno opredeljeno kako lahko takšna terjatev na njih sploh preide, tudi v kolikor je pravno to dopustno, tožniki v tožbi tega jasno in natančno ne izrazijo, zato se pojavlja vprašanje, ali sami postavljajo takšen zahtevek zgolj kot poskus k uspehu.

Ga. Severina Koračin je bila dne 21. 3. 2017, z reševalnim vozilom, takoj po škodnem dogodku prepeljana v UKC Maribor. Zaradi škodnega dogodka je bila v zelo kritičnem stanju, ki je zanjo predstavljalo smrtno nevarnost.

Po navedbah tožečih strank na 23. strani tožbe z dne 24. 10. 2017 je ga. Koračin v trenutku lucidne zavesti pooblastila odvetnika, kateri je takoj zatem vložil predpravdne zahteve zoper Jona Časa, Porituro, zavarovalnico Mura in Edison GmbH.

Kot izhaja tudi iz tožbe z dne 24. 10. 2017 na 26. strani tožniki zatrjujejo, da *»je oškodovanka v lucidnih obdobjih, ki so trajali približno en (1) mesec doživljala izjemno hud oz. življenjski sekundarni strah (strah v času zdravljenja)«,* do česar je prišlo zaradi seznanjenosti z obsegom lastnih poškodb in resnostjo zdravstvenega stanja, kateri je trajal kar 1 mesec. Iz dejanskega stanja izhaja, da ga. Koračin v takratnem zdravstvenem in psihičnem stanju nikakor ni mogla biti pri lucidni zavesti.

Zaradi tega, ker sta za veljavnost pravnega posla, konkretno pooblastila relevantna poslovna sposobnost in sposobnost razsojanja, ki je v danem primeru manjkala, pomeni, da je pravni posel ničen. V danem trenutku je ga. Koračin sicer uradno imela popolno poslovno sposobnost, kar ji pravno gledano omogoča pooblastitev odvetnika, vendar zaradi vseh dejanskih okoliščin in njenega zdravstvenega stanja to ni mogoče trditi. Ga. Koračin že zaradi strahu, ki ga je doživljala zaradi vseh poškodb ni bila sposobna razumeti pomena in posledic svojih dejanj. V konkretnem primeru je potrebno dokazati, da ni bila sposobna dojeti pomena konkretnega pravnega posla in izoblikovati poslovne volje.

Ga. Severina Koračin je izhajajoč iz izvedenskega mnenja z dne 30. 8. 2017 doživela nestabilen serijski zlom reber, temu pridružen hematothorax, zlom medenice, leve stegenice v področju metafize ter pridružen zlom proksimalne diafize z multiplimi odlomki. Vidne so bile tudi odrgninske rane v področju glave, desne podlahti in v celotnem področju leve spodnje okončine ter comotio cerebri (pretres možganov). V povezavi z omenjenimi zlomi je imela gospa izdatne notranje krvavitve za voljo česa je zašla v hemoragični šok. Ga. Koračin je bila med drugimi tudi v komi, kar pomeni, da njeno zdravstveno stanje nikakor ni bilo stabilno, prav tako ni mogla imeti jasne zavesti.

Pacientki se je kot zdravilo za lajšanje bolečin dajalo zdravilo morfin. Omenjeno zdravilo, kot izhaja iz navodil za uporabo zdravila in njegovih stranskih učinkov, da je kontraindikacija hude sveže poškodbe glave. Zdravilo morfin povzroča srčni zastoj, depresijo cirkulacije, to je zmanjšanje kroženje krvi po telesu, zastoj dihanja ter hipotenzija, kar pomeni znižanje krvnega tlaka. Ti omenjeni simptomi se pojavljajo tudi pri vseh opiidih, kot neželeni stranski učinki. Že samo zavedanje resnosti zdravstvenega stanja pri ga. Koračin ni moglo biti tako močno, saj je bila pacientka na opiidih, ki med drugimi vplivajo tudi na stanje zavesti, kar dodatno pomeni, da ga. Koračin ni bila pri popolni in jasni zavesti ter se ni zavedala posledic podpisa pooblastila, ko so odvetniki neživljenjsko zgrabili za primer in jo tako rekoč prisilili v podpis pooblastila za vložitev predpravnih zahtevkov in morebitne tožbe.

Čisto življenjsko je, da je ga. Koračin, ki je bila zelo navezana na svojega psa, doživela močan pretres, ko je izvedela, da je njen ljubljeneček, s katerim je sama živela več let, nenadoma poginil. Njen pes Blaž ji je, odkar je živela sama, predstavljal velik del njenega sveta, saj ga je imela rada kot svojega otroka. Sam pretres dokazano poslabša psihofizično stanje, kar je pomenilo spremembo v že tako močno nestabilnem bolezenskem stanju ga. Koračin.

Kot izhaja iz sodne prakse², pooblastilo ne more biti veljavno v primeru, da oseba glede na svoje zdravstveno stanje ne bi zmogla dovolj lucidno predstavljati dogajanja. Ga. Koračin je zaradi vseh že prej navedenih dejavnikov in opioidov bila nezmožna jasnega razsojanja. Njene bolečine so bile tako hude ves čas, da je opioide dobivala ves čas ko je bila v hospitalizirana v bolnišnici. Prav tako je za presojo nerazsodnosti oziroma razumevanja pravnih posledic podpisa pooblastila potrebno presoditi, ali je ga. Koračin v času podpisa izpodbijanega sporazuma bila v takšnem duševnem stanju, da bi razumel podpis pooblastila, kot smiselno izhaja tudi iz sodne prakse.

Sam pogoj sposobnosti za razsojanje pomeni, da mora imeti oseba za izjavo volje razum in voljo. Če bodisi ne more pravilno razumeti pomena te izjave in njenih pravnih posledic, bodisi ne more ravnati v skladu s sicer pravilnim dojemanjem, ko torej ni sposoben, da postopa skladno s svojo zavestjo sam ni sposoben za razsojanje.³

² VDSS sklep Pdp 662/2015 z dne 14. 1. 2016.

³ VSK sodba I Cp 1235/2004 z dne 21. 3. 2006.

Sama ugotovitev o okrnjenem zdravstvenem stanju ga. Koračin, ki izhaja iz predmetnega izvedenskega mnenja z dne 30. 8. 2017, izhaja, da podpisnica pooblastila ni bila niti malo lucidna, prav tako tudi ne opravilno sposobna v času, ko je pooblastilo podpisovala.⁴

Kot je že bilo poudarjeno, je sposobnost za razsojanje izhodišče (podstat) poslovne sposobnosti in je enako kot poslovna sposobnost predpostavka za veljavno sklenitev pravnega posla. Posel, ki ga sklenila oseba brez dejanske sposobnosti razsojanja pa je ničen (ali celo neobstoječa) in ne izpodbojen.⁵

Izhajajoč iz izvedenskega mnenja z dne 30. 8. 2017 je ga. Koračin zaradi svojih poškodb, ki jih je utrpela v škodnem dogodku, bila nesposobna podpisati veljavno pooblastilo, saj se ni niti zavedala svojih dejanj. V kolikor bi bilo potrebno, tožena stranka Zavarovalnica Mura d.d. predlaga postavitev izvedenca psihiatrične stroke, ki bi lahko potrdil navedbe o poslovni nesposobnosti, ki sicer že izhajajo iz izvedenskega mnenja medicinske stroke. Podpisano pooblastilo ga. Severine Koračin za vložitev predpravnih zahtevkov je neveljavno, zaradi česar je neveljavno tudi uveljavljanje zahtevka iz naslova materialne škode za ga. Severino Koračin. Ga. Severina Koračin je imela poškodovano tudi desno roko, kar izhaja iz izvedenskega mnenja, zaradi česar se pojavlja tudi vprašanje, ali je ga. Koračin fizično sploh lahko podpisala pooblastilo s svojo desno roko.

Tožena stranka predlaga, da sodišče v delu, ki se nanaša na del škode, ki jo je utrpela ga. Severina Koračin zavrže kot neutemeljenega, v skladu s 98. členom ZPP, saj za vložitev tožbe sploh ne obstaja veljavno pooblastilo, prav tako pa stranka ni več živa, da bi lahko naknadno dala svoje pooblastilo in odobrila opravljena dejanja v skladu z drugim odstavkom 98. člena ZPP. Pooblastilo je namreč ena izmed procesnih predpostavk, ki se nanaša na stranke. Procesne predpostavke morajo biti tekom postopka podane, da je sojenje dopustno. Če procesnih predpostavk ni podanih, je vsebinsko (meritorno) odločanje sodišča nedopustno.

⁴ VSL sklep II Cp 3029/2015 z dne 27. 1. 2016.

⁵ VSL sklep II Cp 209/2014 z dne 28. 5. 2014, Sodba II Ips 596/2004 z dne 12. 10. 2005, Sodba II Ips 73/2013 z dne 5. 9. 2013, VSL sodba II Cp 297/2009 z dne 27. 5. 2009, Sodba II Ips 450/2005 z dne 23. 2. 2006.

Šifra ekipe: SP5



Dokazi:

- kot doslej
- izvedensko mnenje z dne 30. 8. 2017
- po potrebi postavitev izvedenca psihiatrične stroke za ugotovitev ničnega pooblastila ga. Severine Koračin
- sodna presoja

III.

Družba Poritura d.o.o. je v času škodnega dogodka res imela sklenjeno zavarovanje z Zavarovalnico Mura, d.d..

Dne 21. 3. 2016 se je na Bobekovi cesti v Mariboru zgodila prometna nesreča, v kateri je bilo udeleženih več oseb. Kot voznik avtomobila »Edison« je v prometni nesreči bil mladoletni Jon Čas, stanujoč Malečnik 85g, 2000 Maribor, njegov sopotnik je bil njegov oče, Andrej Čas, stanujoč Malečnik 85g, 2000 Maribor. V prometni nesreči je kot oškodovanka bila udeležena tudi ga. Severina Koračin, ki je bila peška, ter njen pes, poimenovan Blaž.

Vozilo, s katerim je bila prometna nesreča povzročena je v lasti družbe Poritura d.o.o., Celzov trg 3, 2000 Maribor. Na dan 21. 3. 2016 je bilo vozilo v dejanski oblasti Andreja Časa, ki je bil tudi sopotnik v avtomobilu. Vozilo s katerim je bila povzročena prometna nesreča je vozilo z funkcijo "Avtopilot", ki omogoča avtonomno vožnjo.

Kljub zagotavljeni avtonomni vožnji in predvidenem ustavljanju ob ovirah s strani proizvajalca, je do prometne nesreče kljub vsemu prišlo. Zaradi trka avtomobila je pes Blaž podlegel poškodbam in na kraju nesreče umrl. Prav tako je bila v prometni nesreči poškodovana tudi ga. Severina Koračin, ki je zaradi hudih poškodb, ki so nastale kot posledica prometne nesreče z dne 21. 3. 2016 na Bobekovi cesti v Mariboru, ter nadaljnjega nestrokovnega zdravljenja v UKC Maribor, dne 28. 6. 2016, umrla.

Pri tem je potrebno poudariti, da ena izmed toženih strank, naša pooblastiteljica Zavarovalnica Mura d.d. ni edina, ki je odgovorna za posledice, ki so nastale zaradi škodnega dogodka. Zavarovalnica je za izplačilo odškodnine zavezana le, če je zavarovanec za škodo odgovoren, pri čemer je odgovornost zavarovalnice v vsakem primeru omejena z odgovornostjo

Šifra ekipe: SP5

zavarovanca; ta se presoja po merilih za odgovornost, ki jih določa odškodninsko pravo, t. j. po pravilih, ki urejajo razmerje med zavarovancem in oškodovancem. Oškodovanec npr. proti zavarovalnici nima zahtevka, če je odškodnino že prejel ali je bila škoda nadomeščena na podlagi kakšne druge reparacije.⁶

Za škodo, ki je nastala je prvenstveno odgovoren Andrej Čas, oziroma voznik avtomobila in sin Jon Čas.

Predpostavke za nastanek odškodninskih obveznosti so nedopustno ravnanje (škodljivo dejstvo), škoda, vzročna zveza in odgovornost povzročitelja škode.⁷ Izpolnjene morajo biti vse štiri predpostavke, sicer odškodninska odgovornost ne nastane.⁸ Generalno načelo *neminem laedere* (nikomur škodovati) pravi, da se mora vsakdo vzdržati ravnanja, s katerim bi utegnil drugemu povzročiti škodo (prepoved povzročanja škode).⁹ Škodovanje je dopustno le, če je posebej dovoljeno.¹⁰ Stranka mora utrpeti škodo zaradi kakšnega splošnega pravno varovanega interesa – teorija o tehtanju pomembnosti interesov.

Škodljivo dejstvo je dejanje, ki ga lahko povzroči človek z aktivnim (*commissio*) ali pasivnim ravnanjem (*ommissio*). Škoda je vsako prikrajšanje, ki nastane zaradi posega v pravice ali pravno zavarovane interese. Škoda mora biti resnična in pravno priznana. Pravno relevantna škoda v našem primeru je premoženjska navadna škoda tj. zmanjšanje premoženja ali uničenje določenega premoženja.¹¹ Ga. Koračin je zaradi posledic prometne nesreče, ki sta jo povzročila Jon in Andrej Čas z vozilom Edison, v lasti Poriture d.o.o., ter zaradi neuspešnega zdravljenja v UKC Maribor podlegla poškodbam in umrla.

Zadnja predpostavka je odgovornost (krivdna), ki pomeni, da odgovorne osebe lahko dokazujejo vse okoliščine, da je škoda nastala brez njihove krivde, torej se lahko povzročitelj škode ekskulpira, le če dokaže, da ni kriv. Krivda je podana, če povzročitelj povzroči škodo namenoma ali iz malomarnosti.¹² Storilec povzroči škodo namenoma, če storilec ve za škodljivo

⁶ VSL sodba II Cp 1609/2009, z dne 22. 7. 2009.

⁷ VSRS sodba III Ips 19/2005, z dne 04.04.2006.

⁸ VSL sodba I Cp 1521/2004, z dne 26.01.2005.

⁹ VSM sodba I Cp 336/2015, z dne 05.08.2015.

¹⁰ VSL sodba I Cp 281/2013, z dne 18.09.2013.

¹¹ Cigoj, Teorija obligacij: splošni del obligacijskega prava, str. 610.

¹² VSM sodba I Cp 639/2012, z dne 08.08.2012.

Šifra ekipe: SP5



posledico, ki bo nastala z njegovim ravnanjem, vendar kljub temu želi doseči škodljivo posledico (direktni naklep) ali privoli v škodljivo posledico (eventualni ali indirektni naklep).¹³ Naklep se presoja po konkretnih merilih (culpa in concreto)¹⁴.

Dokaz:

- kot doslej
- sodna presoja

IV.

21. člen ZOZP določa, da zavarovalnica sicer odgovarja za škodo, povzročeno z vozilom, ki ga je uporabljala nepooblaščen oseb, v našem primeru je to Jon Čas. Če je škodo sicer zavarovanim vozilom povzročila oseba, ki ga je uporabljala neupravičeno, brez lastnikovega soglasja, ima zavarovalnica do odgovorne osebe po višini neomejeno povračilno pravico in vstopi v oškodovančeve pravice, kar izhaja iz drugega odstavka 21. člena ZOZP. Iz dejanskega stanja izhaja, da je imela družba Poritura d.o.o. zavarovano avtomobilsko odgovornost glede vozila Edison pri zavarovalnici Mura d.d.. Iz pogodbe med Porituro d.o.o. in Andrejem Časom z dne 1. 3. 2016 nadalje izhaja, da cena najema tega vozila vključuje zavarovanje za škodo, povzročeno drugim udeležencem prometne nesreče (zavarovanje AO). Sama vsebina zavarovanja je urejena s splošnimi pogoji za zavarovanje avtomobilske odgovornosti zavarovalnice Mura d.d. (v nadaljevanju: Splošni pogoji), ti pa v 6. členu urejajo primere, v katerih zavarovanec in sozavarovane osebe izgubijo svoje pravice iz zavarovanja.

Za škodo od nevarne stvari odgovarja njen imetnik, za škodo od nevarne dejavnosti pa tisti, ki se z njo ukvarja (150. člen OZ). Avtomobil je nevarna stvar. Nevarna stvar je samo tista stvar, ki po svojem namenu, lastnostih, položaju in načinu uporabe ali na drug način predstavlja nevarnost za ljudi in okolico. Avto je nevarna stvar po slovenski sodni praksi. Dne 21. 3. 2017 je bil dejanski imetnik avtomobila, t.j. nevarne stvari, družba Poritura d.o.o., ki na podlagi 150. člena OZ sicer objektivno odgovarja za škodo, ki jo povzroči nevarna stvar.

Določba 152. člena OZ je izjema od pravila, po katerem za škodo, ki izvira iz nevarne stvari ali

¹³ VSL sodba II Cp 3323/2006, z dne 13.12.2006.

¹⁴ Cigoj, Teorija obligacij: splošni del obligacijskega prava, str. 615.

dejavnosti, odgovarja njen imetnik in ureja odškodninsko odgovornost v primeru, ko prvotni imetnik nevarne stvari to zaupa komu drugemu v uporabo. Za prenos odgovornosti res ne zadošča gola izročitev stvari, ampak je pomembna vsebina pravnega razmerja med prvotnim imetnikom in prevzemnikom. Do prenosa odgovornosti za škodo, ki izvira iz nevarne dejavnosti, pride, ko tretji prevzame stvar z namenom samostojne oprave določenega posla in v celoti tudi prevzame nadzor nad nevarno stvarjo.¹⁵ Za prenos odgovornosti res ne zadošča gola izročitev stvari, ampak je pomembna vsebina pravnega razmerja med prvotnim imetnikom in prevzemnikom. Do prenosa odgovornosti za škodo, ki izvira iz nevarne stvari pride, ko tretji prevzame stvar z namenom samostojne oprave določenega posla – v našem primeru je bila med družbo Porituro in Andrejem Časom sklenjena najemna pogodba. Vse zgoraj navedene dejanske ugotovitve utemeljujejo materialnopravni sklep, da je podjetje Poritura dejansko prepustilo uporabo in nadzor nad avtomobilom Andreju Času. Vse zgoraj navedene dejanske ugotovitve utemeljujejo materialnopravni sklep, da je družba Poritura d.o.o. dejansko prepustila uporabo in nadzor nad avtomobilom Andreju Času, na podlagi sklenjene pogodbe, in zato ni podana odškodninska odgovornost družbe Poritura d.o.o. za škodo, ki je tožnikom nastala. Vse kar izhaja iz pogodbe, tudi, če bi družba Poritura d.o.o. odgovarjala, v tem konkretnem primeru ne bi, saj je pogodba v času ko je nastal škodni dogodek pogodba bila že izven okvirov časovne sklenitve, za kar odgovarja Andrej Čas, kot oseba, ki je pogodbo prekršila. Ker družba Poritura ni odškodninsko odgovorna tožnikom, to pomeni, da tudi Zavarovalnica Mura na podlagi sklenjene zavarovalne pogodbe te odgovornosti nima, kar pomeni, da je s tem ekskulpirana iz predmetne tožbe.

Prav tako pa je potrebno poudariti, da zavarovalnica ne more solidarno odgovarjati za škodo v višini več kot 6.000 EUR, saj iz 19. člena Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu izhaja, da je obveznost zavarovalnice iz zavarovanja avtomobilske odgovornosti omejena z zavarovalno vsoto, veljavno na dan škodnega dogodka, če z zavarovalno pogodbo ni dogovorjena višja vsota. Najnižja zavarovalna vsota, na katero mora biti sklenjeno zavarovanje avtomobilske odgovornosti, znaša: za škodo zaradi smrti, telesne poškodbe in prizadetega zdravja, ki izvira iz posameznega škodnega dogodka ne glede na število oškodovancev, 5.000 EUR, za škodo zaradi uničenja ali poškodovanja stvari, ki izvira iz posameznega škodnega dogodka ne glede na število oškodovancev, 1.000 EUR. Ker z zavarovalno pogodbo ni bila določena višja zavarovalna vsota se uporabi ZOZP, kar pomeni, da zavarovalnica odgovarja največ v višini 6.000 EUR.

¹⁵ VSK sodba II Ips 90/2010.

Izklop avtomatičnega posodabljanja navigacijskega sistema ne predstavlja skrite napake

Izklop avtomatičnega posodabljanja navigacijskega sistema ne predstavlja skrite napake, saj ne pomeni oviranje običajne ali dogovorjene rabe v najem danega vozila, kot izhaja iz drugega odstavka 592. člena OZ.

Tudi v primeru, da vozilo nima nameščene najnovejše različice zemljevida, je uporaba vozila varna, saj sistem samodejne vožnje ne deluje izključno iz podatkov iz zemljevida. Podatki iz zemljevida služijo zgolj za izračun optimalne poti iz točke A do točke B, sama vožnja samovozečega vozila pa se zanaša na druge senzorje. V primeru, da pride do nepredvidenih sprememb na optimalni poti, vozilo izbere eno izmed alternativnih poti, kar izhaja tudi iz izvedenskega mnenja elektro stroke.

V nadgradnji sistema različice v2.042 je nadgrajen tudi zemljevid Slovenskega cestnega omrežja. V novejši različici zemljevida je pot, na kateri se je zgodila nesreča, klasificirana kot cona za pešce. Ob posedovanju te informacije bi metoda za izračun optimalne poti izbrala zgolj drugo pot. Kljub pomanjkanju te informacije, je vozilo Edison 4 sposobno prilagoditve v primeru zastarelih informacij zemljevida; ugotovitev o stanju vozišča iz znakov, kar pa v primeru ni bilo mogoče zaradi prebarvanosti znakov, ki so bili na poti, kjer se je zgodil škodni dogodek.

Z izklopom avtomatičnega posodabljanja ter neizročitvijo gesla PIN ni bila onemogočena dogovorjena raba v najem danega vozila; privatno elektronsko sporočilo je namreč Andreju Času zagotovilo, da pri uporabi funkcije avtopilot družba Poritura ne vidi večjih pomislekov, kar tudi iz zgoraj navedenega drži.

Edison 4 nudi tri nastavitve za posodabljanje sistema: avtomatsko (priporočljivo), ročno in izključeno. Prav tako, iz navodila na strani 80 uporabniškega priročnika le izhaja, da je za potrošnike priporočljiva uporaba avtomobila z avtomatskim posodabljanjem, kar pa ne pomeni, da pomeni katera druga od navedenih funkcij oviranje dogovorjene ali običajne rabe stvari, ker če bi to pomenilo, avto sploh ne bi imel na izbiro vseh treh funkcij.

Iz izvedenskega mnenja elektro-stroke in zgoraj navedenega izhaja, da bi se kljub ne naložitvi posodobitev uspeli izogniti nesreči in izbrati drugo pot, kar pomeni, da ne gre za stvarno napako

Šifra ekipe: SP5

po 592. členu OZ, saj neposodobitev ne pomeni oviranja dogovorjene ali običajne rabe stvari in torej ne gre za stvarno napako.

Dokaz:

- kot doslej
- izvedensko mnenje elektrostroke iz dne 16. avgust 2017
- sodna presoja

V.

V skladu s 147. členom OZ-ja, delodajalec odgovarja za škodo, ki jo v zvezi z delom povzroči delavec, če ta ni ravnal pravilno. Delodajalec pa se odgovornosti lahko razbremeni, če je delavec delal tako kot je treba. Delavec podružnice Poritura, ki je z g. Časom sklepal pogodbo o najemu samovozečega avtomobila, je podal g. Času tudi informacije o uporabi vozila s pravnega vidika. Najemodajalec, g. Dvoršak, se je posvetoval z in-house pravnikom, ki mu je dejal da gre za neregulirano področje. Vseeno pa je omenil, naj se stranko opozori, da naj bo pozorna, če gre kaj narobe. Mnenje pravnika je g. Dvoršak posredoval g. Času. Iz izvedenskega mnenja elekto-stroke izhaja, da je delavec, v našem primeru pravnik ravnal tako kot je treba. Vozilo EDISON je bilo testirano profesionalno. Statistika je pokazala, da so sistemi samodejne vožnje že trenutno bolj zanesljivi od povprečnega voznika. Prav tako statistika kaže, da povprečen voznik (iz držav zahodnega sveta ZDA in EU) povzroči nesrečovsakh 260.000 km, in 1,09 smrtnih izidov na vsakih 1,6 milijona km. Vozila Edison 4 so s pomočjo sistema samodejne vožnje prevozila več kot 210 milijonov km preden se je zgodila ta nesreča s smrtnim izidom. Čeprav imamo zaenkrat zelo majhen nabor podatkov, že po tem vidimo, da je pogostost nesreč s smrtnim izidom manjša, ko namesto človeškega voznika z vozilom upravlja računalnik. Raziskava neodvisne agencije za varnost cest kaže, da samovozeča vozila (med njimi tudi Edison 4) povzročijo vsaj za 40% manj nesreč. Ti podatki kažejo na to, da so sistemi samodejne vožnje že trenutno bolj zanesljivi od povprečnega voznika. V prihodnosti, ko se bodo ti sistemi samodejne vožnje še dodatno izpopolnili, lahko pričakujemo še nadaljnjo redukcijo v številu nesreč v primerjavi s človeškimi vozniki, kar pomeni, da bo moralno-etično sporno, da ne bi zahtevali ali vsaj dovolili uporabo samovozečih vozil na naših cestah.

Prav tako je sistem samodejne vožnje bil naučen na več kot 150 milijonih km posnetkov voženj, med katerimi v večjem delu prevladujeta mestna vožnja (več kot 40% posnetkov) in vožnja po

avtocestah (več kot 25% posnetkov). Sledita vožnja izven naselij (okoli 20% posnetkov) in vožnja po ostalih vrstah cestišč (makadamska ali drugače neoznačena ali slabo označena cesta). To pomeni, da ima tudi sistem samodejne vožnje največ "izkušenj" na asfaltiranih cestah znotraj naselij in po avtocesta. Vozilo Edison 4 je prve teste prestal na simulatorju, ki je umetno ustvaril pogoje realnega okolja vožnje. Po uspešno prestanih simulacijah se je testiranje nadaljevalo na poligonu, ki omogoča simuliranje realnih situacij v prometu. Po tem se je testiranje nadaljevalo na do tedaj še Edisonu nepoznanih poligonih. Na teh poligonih je vozilo opravilo test prilagajanja na predvidljivo in nepredvidljivo okolico. V slednjem testu nepredvidljive okolice, je vozilo bilo izpostavljeno številnim oviram (tako stacionarnim, kot tudi premikajočim) različnih oblik, velikosti in hitrosti premikanja.

Končno testiranje pa je potekalo na namensko določenih izvenmestnih in mestnih predelih, na katerih je možno simulirati vse pogoje vožnje. Sledil je prost test, kjer je samovozeč sistem vozila Edison 4 bil testiran izven namensko določenih predelov na različnih tipih okolice (znotraj naselja, na podeželju, v gozdu, na avtocesti...).

Vsa testiranja so bila izvedena ob prisotnosti profesionalnih voznikov, ki so v primerih neprimerne vožnje prevzeli nadzor nad vozilom in s tem dali signal sistemu učenja samodejne vožnje, kje so napake in kako se popravijo. Tako je samovozeč sistem vozila Edison 4 na vseh vožnjah pridobival podatke, ki se uporabljajo za izboljšanje njegovega delovanja. V primeru, da je cestno prometni znak v človeku nerazumljivi obliki, kot v našem primeru prebarvanosti znaka, ga ne prepozna tudi sistem prepoznave objektov v vozilu. Dokler vozilo Edison 4 pravilno prepozna znake, je tudi sposobno v skladu s cestno prometnimi pravili odreagirati nanje. Iz tega razloga trdimo, da je za prometno nesrečo odgovorna država. Po pregledu Pravilnika o prometni signalizaciji se je ugotovilo, da so bili znaki, ki jih je na dotičnem križišču namestil organ Mestne občine Maribor, pristojen za urejanje cest, napačni oz. neskrbno izbrani. Kot je navedeno v dejanskem stanju, gre za območje, ki je bilo preurejeno v cono za pešce, kar pomeni, da je bil znak prepovedi vožnje v eno smer (urejen v 4. točka 14. člena pravilnika in prikazan v prilogi II-4) napačen. Moral bi biti uporabljen znak, ki označuje prepoved vožnje v obe smeri (3. točka 14. člena, priloga II-3). Prepoved vožnje v eno smer pomeni, da je cesta sicer uporabljena tudi za vozila, da pa ta lahko gredo le v eno smer, to bi lahko voznike zavedlo, da je avtomobilski promet na cesti še vedno dovoljen, in da zato ni treba biti posebno pozoren na dogajanje na cesti. Iz izvedenskega mnenja elektro stroke (6. vprašanje) izhaja, da je bil znak v človeku nerazumljivi obliki, saj je bil prebarvan z belo barvo. Če bi bil uporabljen znak, ki prepoveduje vožnjo v obe smeri in je pretežno bele barve, bi vandali enake škode (s sprejem

bele barve) ne mogli povzročiti. Nadalje je prepričanje, da cesta ni povsem zaprta za vozila, moglo v voznikih utrditi tudi dejstvo, da ni bila povsem zaprta s cvetličnimi koriti, saj je bilo postavljeno le eno. To je bilo postavljeno na levi strani ceste, s čimer je desni pas – po katerem se je pripeljal avtomobil Edison – ostal odprt, kar je nerazumna poteza s strani oblasti, ki bi, če so že imele na voljo le eno korito, tega nujno morale postaviti na desno stran ceste, da bi jo s tem učinkovito zaprle.

Nadalje Edison se je v primeru manipulacije narobe odzval na prometni znak, zato bi moral biti uporabnik ves čas pripravljen, da prevzame nadzor nad vozilom. Uporabnik pa ne more biti otrok, saj z dejanskega izhaja, da je oče Andrej posedel svojega sina Jona Časa na voznikov sedež in mu zaupal krmilo v primeru, da bi programska oprema Avtopilota zatajila. S posedanjem osebe, ki nima opravljenega vozniškega izpita, je ogrozil druge udeležence v prometu, s čimer ni izkazal skrbnosti. Andrej Čas se je zavedal vseh rizikov, do katerih utegne priti z njegovim lahkomišelnim ravnanjem, saj je iz zaslišanje Jona Časa razvidno, da ga je na nevarnost sicer večkrat opozoril, vendar to njegovo odgovornosti kvečjemu le povečuje. Prav tako se od Andreja Časa zahteva skrbnost dobrega strokovnjaka, on pa je posedanjem sina za volan kršil ne le pogodbo temveč tudi 85. člen Zakona o voznikih, ki govori, da starši odgovarjajo če omogočijo, dovolijo ali dopustijo, da otrok ali mladoletnik ravna v nasprotju z določbami tega zakona. Andrej Čas je dopustil, da je Jon Čas kršil 54. člen v zvezi z 56. členom omenjenega zakona, saj v cestnem prometu lahko vozi motorno vozilo oseba, ki izpolnjuje pogoje, ki jih predpisuje ta zakon in je telesno in duševno zmožna varno voziti motorno vozilo, kar pa Jon Čas kot mladoletna oseba ni bila.

VI.

Andrej Čas je bil dne 21. 3. 2016 sopotnik v vozilu, katerega voznik je bil njegov sin, mladoletni Jon Čas, s katerim je bila povzročena prometna nesreča, v kateri je bila udeležena Severina Koračin. Vozilo je bilo v lasti Poriture d.o.o. in je bil avtomobil s funkcijo "avtopilot". Za škodo od nevarne stvari odgovarja njen imetnik (150. člen OZ), namesto njega odgovarja, enako kot on, tisti, ki mu je imetnik zaupal stvar v uporabo (po drugem odstavku 152. člena OZ).

Nevarna stvar je samo tista stvar, ki po svojem namenu, lastnostih, položaju in načinu uporabe ali na drug način predstavlja nevarnost za ljudi in okolico.¹⁶ Sodna praksa skozi svoje primere

¹⁶ Sklep VIII Ips 263/2000, z dne 19. 6. 2001.

definira pravni standard nevarne stvari. Avtomobil, kot je bilo odločeno v več sodnih primerih¹⁷ predstavlja nevarno stvar.

V našem primeru je na podlagi najemne pogodbe med Andrejem Časom in družbo Poritura d.o.o. bila sklenjena najemna pogodba, s katero je prišlo do prenosa odgovornosti za škodo, ki izvira iz nevarne stvari. Tako je Andrej Čas prevzel odgovornost za škodo, ki nastane od nevarne stvari, ko je z družbo Poritura d.o.o. sklenil najemno pogodbo na podlagi 1. odstavka 152. člena OZ. Za škodo na podlagi drugega odstavka 152. člena lahko odgovarja tudi imetnik stvari, v danem primeru družba Poritura d.o.o., če je škoda posledica kakšne skrite napake ali skrite lastnosti stvari, na katero ga imetnik ni opozoril, česar v danem primeru ni bilo, zaradi česar odgovarja le Andrej Čas. Prav tako ostro zavračamo navedbe v tožbi, da se je Andrej Čas posebej zanimal za mnenje družbe Poritura d.o.o. o primernost uporabe tovrstne funkcije na slovenskih cestah, saj tega izrecno nikoli ni vprašal, sam kot pravnik pa mora imeti višjo stopnjo skrbnosti kot ostali povprečni uporabniki, ki niso izobraženi v tej smeri. Družba Poritura d.o.o. je Andreju Času posredovala vse relevantne informacije, ki zadostujejo za vožnjo tovrstnega vozila, kar izhaja tudi iz izvedenskega mnenja elektro stroke.

Po 4. odstavku 153. člena OZ je k nastanku škode, ki jo je povzročila nevarna stvar prispeval Jon Čas, in tako po navedenem členu odgovarja solidarno z imetnikom nevarne stvari.

Postavlja se vprašanje, ali je oče s tem, ko je Jona »posedel« za volan prekršil katero izmed pravil cestnega prometa. V zvezi s tem so pomembne določbe Zakona o voznikih¹⁸ (v nadaljevanju ZVoz-1), ki v 56. členu določa, da sme motorno vozilo voziti oseba, ki je dopolnila predpisano starost za vožnjo vozil (ob izpolnjenosti drugih pogojev: vozniško dovoljenje, telesna in duševna sposobnost itd.). Predpisana starost za vožnjo motornih vozil je 18 let, izjema je predvidena zgolj za voznike, ki so starejši od 16 let, ob pogojih za vožnjo s spremljevalcem (natančneje določa 57. člen ZVoz-1). V času, ko je do dogodka prišlo, je bil Jon star 13 let. Pogojev za starost ni izpolnjeval. Prav tako ni izpolnjeval tudi drugih taksativno naštetih pogojev iz 54. člena ZVoz-1, ki so potrebni za pridobitev vozniškega dovoljenja. Ponovno pridemo do vprašanja ali je sploh mogoče šteti, da je Jon vozil. Ne glede na končni odgovor, je

¹⁷ Glej: VSL sodba III Cp 671/2014, z dne 19. 3. 2014; VSL sodba II Cp 3257/2011, z dne 4. 4. 2012; Vmesna sodba II Ips 515/2003, z dne 16. 9. 2004; Sklep II Ips 124/2007, z dne 18. 6. 2009; Sodba II Ips 369/95, z dne 24. 9. 1997.

¹⁸ Zakon o voznikih (Uradni list RS, št. 85/16).

Šifra ekipe: SP5

moč ugotoviti, da je Jon vsaj za nekaj sekund ali manj poprijel za volan, saj iz dejanskega stanja izhaja, da je zgrabil za volan, in ga, kolikor je pač mogel, zavrtel v levo in s tem vendarle izpolnil znake prekrška po 56. členu ZVoz-1.

Prav tako glede uporabe vozila Rent-a-car pogodba v 17. členu navaja sledeče: »Voznik najetega vozila je najemnik, z veljavnim vozniškim dovoljenjem. Pogodbene stranki se strinjata, da lahko najeto vozilo vozi tudi oseba, ki ni pogodbeni stranka, pod pogojem, da je seznanjena z vsebino te pogodbe.«

Glede na to, da 13-letni sin Jon Čas nima izpolnjenih pogojev po 54. členu ZVoz-1 za pridobitev voznškega dovoljenja, saj ne izpolnjuje starostnih omejitev ter telesne in duševne zmožnosti, prav tako ni seznanjen z vsebino pogodbe, je v tem primeru prišlo do kršitve navedenega člena ZVoz-1 in 17. člena najemne pogodbe z dne 1. 3. 2016.

Jon Čas je mladoletnik, ki je bil zmožen presoјati, kar izhaja tudi iz mnenja izvedenca medicinske stroke z dne 30. avgust 2017, prav tako pa to izhaja tudi iz njegove izjave: »...*Ati mi je kazal nekaj na zaslonu, potem pa je zakričal naj pazim, pogledal sem gor in se poskušal izogniti nesreči. Hitro sem reagiral koliko sem pač lahko. Res mi je žal za kar se zgodilo. Počutim se krivega.*«

Mladoletnik od dopolnjenega sedmega do dopolnjenega štirinajstega leta ne odgovarja za škodo, razen če se dokaže, da je bil pri povzročitvi škode zmožen razsoјati, kar izhaja iz 137. člena OZ.¹⁹ Iz izjave Jona Časa jasno izhaja, da je mladoletnik, ki je sicer star 13 let pri povzročitvi prometne nesreče bil zmožen razsoјati, kar potrди tudi izvedenec v že prej navedenem izvedenskem mnenju.²⁰

Za nastalo škodo pa solidarno, po 143. členu OZ, z Jonom Časom odgovarja tudi njegov oče Andrej Čas, in sicer na podlagi četrtega odstavka 142. člena OZ, ki navaja, da starši odgovarjajo za škodo, katero povzroči drugemu njihov mladoletni otrok, ki je dopolnil sedem let, razen če dokažejo, da je škoda nastala brez njihove krivde.²¹ Odgovornost izhaja iz napotitve mladoletnega sina Jona Časa na vozniški sedež kljub dejstvu, da bi moral Andrej Čas kot skrben oče, ki je med drugim prekršil tudi več členov iz Zakona o prekrških v cestnem prometu, vedeti

¹⁹ VSM sodba I Cp 639/2012, z dne 08.08.2012.

²⁰ VSL sodba II Cp 429/2005, z dne 23.02.2005.

²¹ VSRS sodba II Ips 118/2003, z dne 12.02.2004.

in preprečiti takšno ravnanje, ki lahko povzroči povzročitev nevarnosti za mladoletnika samega kot tudi za vse ostale udeležence v prometu. Andrej Čas se ne more ekskulpirati z razlogom za oprostitev odgovornosti iz drugega odstavka 153. člena OZ, ki govori o tem, da je imetnik stvari prost odgovornosti v primeru, da je škoda nastala izključno zaradi dejanja tretjega, saj v danem primeru takšni pogoji niso izpolnjeni.

Andrej Čas je za izklop avtomatičnega posodabljanja navigacijskega sistema vedel oziroma bi moral vedeti

Za model Edison 4 ima podjetje Edison GmbH strategijo izdaje sistemskih posodobitev operacijskega sistema Tomas enkrat tedensko. V primeru, da gre za kritično posodobitev, se lahko posodobitve izdajo tudi prej kot v sedmih dneh od prejšnje posodobitve. Frekvenca posodobitev posameznih aplikacij je odvisne od proizvajalca teh aplikacij. Posodobitve zemljevida navigacijskega sistema potekajo dnevno, ob tem pa se posodobijo le zemljevidi, ki so že nameščeni v sistemu navigacije (torej zemljevidi okolice, kjer se vozilo nahaja ali jih uporabnik ročno izbere).

Nastavitev na "izključeno" pomeni, da bo uporabnik prejel zgolj obvestilo o tem, da je na voljo nova posodobitev. Obvestilo vključuje zgolj osnovne podatke o posodobitvi: ime posodobitve, področje (zemljevid), če gre za posodobitev zemljevida, kritičnost (v danem primeru nekritično, ampak priporočeno s strani proizvajalca). Posodobitev se ob izključenih samodejnih posodobitvah ne bo namestila. V primeru, da bi uporabnik vseeno hotel namestiti posodobitev, bi moral najprej spremeniti nastavitve posodabljanja. Za spremembo nastavitev pa Edison 4 zahteva avtorizacijo s pomočjo posebne PIN kode, ki je v danem primeru uporabnik ni imel, ampak zgolj najemodajalec.

Andrej Čas je imel vozilo 16 dni, kar pomeni, da je tudi on dobil obvestilo o posodobitvah, ki izhajajo enkrat tedensko. Kljub temu, da je bila nastavitev na »izključeno«, je Andrej Čas prejel obvestilo o novi posodobitvi in bi lahko od družbe Poritura zahteval PIN kodo, če bi želel posodobiti sistem, kar posledično pomeni, da mu ni moglo ostati neznano, da se sistem ročno posodablja oziroma da je izklopljeno avtomatično posodabljanje navigacijskega sistema.

Dejstvo je, da je najemnik Andrej Čas o tem bil obveščen in za to ne gre za odgovornost po drugem odstavku 152. člena. Zakupodajalec – družba Poritura ne odgovarja za napake v zakup

dane stvari, ki so bile ob sklenitvi pogodbe zakupniku – Andreju Času znane ali mu niso mogle ostati neznanе (prvi odstavek 593. člena OZ).

V primeru, da gre za skrito napako, ni podane vzročne zveze

Škoda ni nastala zaradi skrite napake ali lastnosti avtomobila. Iz izvedenskega mnenja elektrostroke izhaja, da če znak ne bi bil manipuliran s strani tretje osebe, bi ga sistem zaznave objektov iz okolice, uspešno prepoznal. V našem primeru prebarvanega znaka je prepoznavna znaka za vozilo Edison 4 bila zelo otežena in se je verjetnost napačne prepoznave gibala med 68% in 100%. To pomeni, da prebarvan znak predstavlja veliko težavo za njegovo prepoznavo in s tem predstavlja nevarnost v prometu. Posledice tega so lahko neupoštevanje znakov, vstop v prepovedano območje (kot je bilo v primeru) ali zaustavitev vozila in zahteva za posredovanje voznika. Dokler vozilo Edison 4 pravilno prepozna znake, je tudi sposobno v skladu s cestno prometnimi pravili odreagirati nanje.

Podjetje Edison GmbH oglašuje vozilo Edison 4 kot avtomobil s sistemov samodejne vožnje tretje stopnje iz previdnostnih razlogov in še vedno potekajoče faze razvoja sistema samodejne vožnje. Trenutno stanje sistema samodejne vožnje je, da je vozilo spodobno samodejne vožnje do željnega cilja ob pogoju, da za volanom sedi voznik, ki je sposoben prevzeti nadzor nad vozilo v vsakem trenutku vožnje. To pomeni, da voznik za volanom potrebuje znanje vožnje (narejen vozniški izpit) in popolno koncentracijo na vožnjo. Za volanom je sedel Jon Čas kot nepooblaščen osebа in brez opravljenega vozniškega dovoljenja. Če bi za volanom sedel Andrej Čas, bi se lahko nesreči tudi izognil. Zaradi vsega navedenega lahko zanikamo obstoj vzročne zveze, kar pomeni, da družba Poritura d.o.o. ni odgovorna, prav tako je zaradi tega razloga ekskulpirana tudi Zavarovalnica Mura, d.d..

Dokaz:

- kot doslej
- izjava Jona Časa o predmetnem dogodku
- najemna pogodba RENT-A-CAR POGODBA z dne 1. 3. 2016
- izvedensko mnenje medicinske stroke iz dne 30. avgust 2017
- sodna presoja

VII.

Edison GmbH je kot proizvajalec avtomobila omogočil možnost izklopa avtomatske posodobitve, kljub temu da so trenutne razmere na cesti ena izmed temeljnih komponent varnosti v cestnem prometu.

Programska nadgradnja (Update v2.042) ni bila instalirana na najetem Edisonu, ker je družba Poritura izklopila avtomatske posodobitve. Tako se je dotični Edison peljal po trasi, zanašajoč se na podatke iz prejšnje programske nadgradnje z dne 2. 3. 2016, ki so bili že obsoletni. Vendar se je pri vožnji z autopilotom zanašal tudi na v-avtu-nameščene kamere, ki so zaznavale okolico (tudi prometno signalizacijo).

Poritura je izklopila avtomatske posodobitve, saj to omogoča sam proizvajalec EDISON GmbH; ki je namreč vsem poslal priročnik za uporabo in na strani 80; citiram; naslednjo navodilo: *»Edison 4 je dostavljen vsem potrošnikom in poslovnim partnerjem s privzetimi nastavitvami posodabljanja na »avtomatsko« (priporočeno za potrošnike). Na prošnjo MapSat, svetujemo vsem poslovnim partnerjem, da spremenijo nastavitve na »izklopljeno«, zato da bi pomagali pri razvoju programske opreme. Nastavitve se lahko kadarkoli spremenijo z dostavljeno PIN številko.«*

V nadgradnji sistema različice v2.042 je nadgrajen tudi zemljevid Slovenskega cestnega omrežja. V novejši različici zemljevida je pot, na kateri se je zgodila nesreča, klasificirana kot cona za pešce. Ob posedovanju te informacije bi metoda za izračun optimalne poti izbrala drugo pot in tako ne bi prišlo do prometne nesreče.

Proizvajalec Edison GmbH odgovarja za škodo po 1. odstavku 155. člena OZ, ker je dal v promet stvar, ki jo je izdelal, škoda pa nastane zaradi kakšne napake, ki povzroči škodno nevarnost za osebe ali stvari. Obstaja splošna odgovornost proizvajalca za škodo, ki jo povzroči njegov izdelek.²² Tako obstaja objektivna odškodninska odgovornost proizvajalca.^{23, 24} Po samem Zakonu o varstvu potrošnikov²⁵ (v nadaljevanju ZVPot) je proizvajalec odgovoren za

²² VSL sodba I Cpg 673/2014, z dne 20.11.2014.

²³ Komentar OZ, 890 str.

²⁴ Pravno mnenje, občna seja Vrhovnega sodišča Republike Slovenije, z dne 15.12.1998.

²⁵ Zakon o varstvu potrošnikov (Uradni list RS, št. 98/04 – uradno prečiščeno besedilo, 114/06 – ZUE, 126/07, 86/09, 78/11, 38/14, 19/15 in 55/17 – ZKoliT).

Šifra ekipe: SP5

škodo, kadar napaka na izdelku povzroči smrt, telesno poškodbo ali okvaro zdravja človeka ali kadar napaka na izdelku povzroči škodo na drugem izdelku.

Gre za objektivno odgovornost, kar pomeni odgovornost po načelu vzročnosti, proizvajalca stvari, ki da v promet stvar z napako. Izhajajoč iz določbe 155. člena OZ je breme tožeče stranke kot oškodovanke, da zatrjuje in dokazuje dejstva, ki opredeljujejo zakonito domnevo o obstoju vzročne zveze (domnevno bazo) - da je tožena stranka (proizvajalec stvari) dala v promet stvar z napako, ki je tožeči stranki povzročila škodo.²⁶ Če je domnevna baza izkazana, se obstoj vzročne zveze domneva.²⁷

Odgovornost proizvajalca se predpostavlja. Objektivno odgovoren proizvajalec stvari z napako se sicer lahko odgovornosti razbremeni, če dokaže, da je škoda nastala izključno zaradi ravnanja (krivda načeloma ni odločilna) oškodovanca.²⁸

Podjetje Edison GmbH je zavestno omogočilo izklop avtomatskih posodobitev z razlogom testiranja novejših in posodobljenih funkcionalnosti tujim razvijalcem strojne in programske opreme. S tem so nedvomno povzročili splošno nevarnost za uporabnike, zaradi vseh mogočih spremenljivih dogodkov, ki na funkcijo avtopilot vplivajo, zaradi tega ni podanih ekskulpacijskih razlogov po 155. členu OZ.²⁹ Proizvajalec bi moral zaradi zagotavljanja varnosti cestnega prometa komponento s tehnološkega vidika oblikovati tako, da bi bila uporaba nadgradnje samodejna in obvezna, s čimer bi preprečil morebitne prometne nesreče, kot konkretno tudi prometno nesrečo, ki je povzročila škodni dogodek.

Dokazi:

- kot doslej
- izvedensko mnenje elektro stroke z dne 16. avgust 2017
- sodna presoja

²⁶ VSM vmesna sodba in sklep I Cpg 326/2013, z dne 27.02.2014.

²⁷ povzeto iz OZ s komentarjem, 1. knjiga, stran 849.

²⁸ VSM vmesna sodba in sklep I Cpg 326/2013, z dne 27.02.2014.

²⁹ VSL sklep I Cp 2624/2009, z dne 20.10.2009.

VIII.

Podjetje Snaga d.o.o. v Mestni občini Maribor skrbi za dejavnost podobno komunalni, ki je javnega pomena. Kot je razvidno iz dejanskega stanja, je dne 19. 3. 2016 v Mariboru v veljavo vstopil nov režim, ki je Bobekovo ulico zaprl in spremenil v cono za pešce, promet pa preusmerjal na Schmirmaulovo ulico. Pred križiščem sta stala dva tekstovna prometna znaka, ter trikotni znak z rdečo obrobo in klicajem, ki opozarja na nevarnost na cesti. Našteti znaki so bili očiščeni. Na drugi strani križišča, kjer bi se morala vožnja nadaljevati po Bobekovi ulici, pa je bil postavljen znak prepovedi vožnje, a je bil sveže počečkan z grafiti bele barve, zaradi katerih Edison ni prepoznal znakov.

ZCes-1 kot tak ne ureja sistema prometne signalizacije, saj je to vprašanje urejeno v podzakonskih aktih, kot izhaja iz 15. člena ZCes-1. Relevanten je predvsem Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah, ki je bil veljaven na dan 21.3.2016, ko se je škodni dogodek zgodil. Po Pravilniku izhaja, da so bili znaki, ki jih je na dotičnem križišču namestila Snaga d.o.o., pristojna za urejanje cest, napačni oz. neskrbno izbrani. Kot je navedeno v dejanskem stanju, gre za območje, ki je bilo preurejeno v cono za pešce, kar pomeni, da je bil znak prepovedi vožnje v eno smer napačen. Moral bi biti uporabljen znak, ki označuje prepoved vožnje v obe smeri. Prepoved vožnje v eno smer pomeni, da je cesta sicer uporabljena tudi za vozila, da pa ta lahko gredo le v eno smer, to bi lahko voznike zavedlo, da je avtomobilski promet na cesti še vedno dovoljen, in da zato ni treba biti posebno pozoren na dogajanje na cesti. Iz izvedenskega mnenja elektro stroke tudi izhaja, da je bil znak v človeku nerazumljivi obliki, saj je bil prebarvan z belo barvo. Če bi bil uporabljen znak, ki prepoveduje vožnjo v obe smeri in je pretežno bele barve, bi vandali enake škode (s sprejem bele barve) ne mogli povzročiti. Prepričanje, da cesta ni povsem zaprta za vozila, bi moglo v voznikih utrditi tudi dejstvo, da ni bila povsem zaprta s cvetličnimi koriti, saj je bilo postavljeno le eno, ki ni bilo pravilno postavljeno, saj je lahko avtomobil nemoteno nadaljeval vožnjo mimo cvetličnega korita. Iz izvedenskega mnenja elektro stroke izhaja, da avtomobil cvetličnega korita ne bi zaznal kot zapore ceste, torej posledično ne bi nadaljeval poti po Schmirmaulovi ulici, bi pa zmanjšal hitrost ali se ustavil. V obeh primerih bi bile posledice lažje, oziroma v primeru zaustavitve avtomobila posledic sploh ne bi bilo.

Podjetje Snaga d.o.o. je zadolženo za prometno signalizacijo, med drugim mora poskrbeti tudi za čistost, vidnost ter posledično prepoznavnost prometnih znakov. Če bi bil znak, ki sporoča

Šifra ekipe: SP5

prepoved vožnje očiščen, bi ga avtomobil Edison 4 prepoznal s pomočjo kamer, ki so nameščene na prednjem delu avtomobila. Da bi ga prepoznal, zatrjuje izvedensko mnenje elektro stroke, z dne 16. avgust 2017³⁰, posledično pa avtomobil ne bi nadaljeval vožnje po Bobekovi cesti, kar bi v nadaljevanju preprečilo prometno nesrečo. V našem primeru prebarvanega znaka, je prepoznavna znaka za vozilo Edison 4 bila zelo otežena in se je verjetnost napačne prepoznave gibala med 68 % in 100 %. To pomeni, da prebarvan znak predstavlja veliko težavo za njegovo prepoznavo in s tem predstavlja nevarnost v prometu. Posledice tega pa so neupoštevanje znakov in vstop v prepovedano območje. Podjetje Snaga d.o.o. je odgovarja za škodo po 163. členu OZ, saj brez utemeljenega razloga ni opravila svoje storitve, oziroma svoje storitve ni opravljala redno^{31, 32}, v konkretnem primeru ni očistila prometnega znaka, kar je privedlo do prometne nesreče.

Zahteva po taki stopnji skrbnosti je še posebej razumljiva, saj gre za cesto, ki je bila prej neomejena za avtomobilski promet, sedaj pa je bila namenjena le še pešcem. Povsem možno bi bilo, da bi ljudje, ki so leta vozili po tej poti, zaradi inercije spregledali novo ureditev in zapeljali na območje za pešce, saj jim tega fizično nič ne bi preprečevalo. Če bi taki vozniki prihajali do križišča tako, da bi na Bobekovo ulico zavijali v desno, bi celo videli samo en (počeečkan) znak in nič drugega, saj so bili ostali znaki (nevarnost in obvoz) postavljeni samo na Bobekovi ulici in jih, če bi prišel voznik po Schmirmaulovi ulici, sploh ne bi mogel videti. Vse navedeno jasno izhaja iz skice škodnega dogodka, ki je v spisu v datoteki Overjeni prevodi in drugo.

Nova ureditev mora biti označena s prometno signalizacijo na način, ki omogoča vsem udeležencem cestnega prometa varno in nedvoumno udeležbo v cestnem prometu.

Predpostavke odškodninske odgovornosti so torej izpolnjene, Snaga d.o.o. odgovarja, saj je tudi k nastanku škode prispevala v veliko večji meri kot družba Poritura d.o.o..

Dokaz:

- kot doslej
 - izvedensko mnenje elektro stroke z dne 16. 8. 2017
 - sodna presoja

³⁰ Izvedensko mnenje elektro stroke, Fakulteta za računalništvo in informatiko, 16. avgust 2017, stran 10, vprašanje 6.

³¹ VSC sklep Cp 434/2015, z dne 07.01.2016.

³² VSC sodba Cp 544/2016, z dne 09.02.2017.

IX.

Izhajajoč iz ZPP je iz 7. člena razbrati, da morajo stranke navesti vsa dejstva, ki jih s svojim zahtevkom konkretizirajo ter predlagati dokaze za dejstva, ki le-te potrjujejo. Dokazovanje po teoriji predstavlja zbir procesnih dejanj procesnih subjektov, ki sodišču predstavlja resničnost trditvev vseh strank, ki jih zatrjujejo v civilnem sporu. Zaradi načela materialne resnice mora biti sodišče prepričano o vseh dejstvih, s katerimi utemeljuje svojo odločitev, to pomeni, da povprečen človek o obstoju in neobstoju določenega dejstva ne dvomi. Verjetnost je možna le v izjemnih primerih, in sicer za izdajo nekaterih vmesnih sklepov.³³

Stranke morajo tekom postopka navesti vsa dejstva s katerimi zatrjujejo vsebino svojih zahtevkov ter predlagati dokaze, s katerimi ta dokazujejo. To pomeni, da mora stranka navajati tudi dejstva, na katera upira ugovore, ki jih navaja tekom postopka. Zatrjevati je potrebno dejstva, iz katerih izhajajo zahtevki in ugovori, kar je znano pod navedbo *onus proferendi* ter dokaze, na podlagi katerih je takšna dejstva moč ugotoviti, kar je prepoznano pod *onus probandi*.³⁴

Trditveno in dokazno breme sta povezana, posledice morebitnega nedokazanega dejstva pa bremenijo stranko, ki bi morala le-te v skladu z normo materialnega prava dokazati.³⁵ Stranka mora tekom postopka predlagati dokaz, za kar pa more navesti tudi trditvev, katero dejstvo potrjuje.

Sodišče, kot izhaja iz teorije, kot tudi sodne prakse, kot trditveno podlago vzame vsa dejstva, ki sta jih tekom postopka navedli stranki neozirajoč se na dejstvo, katera od strank je posamezno dejstvo zatrjevala. Sodišče torej upošteva tako navedbe, ki so eni stranki v korist in tudi tista, ki so ji v škodo.

Dejstev, ki jih stranke niso navedle, sodišče ne more ugotavljati s svojo izvedbo dokazov. Izhajajoč iz sodne prakse je moč razbrati, da stranke velikokrat predlagajo dokaze namesto zatrjevanja dejstev. Z izpovedbami prič namreč ni možno nadomestiti trditvene podlage.

³³ Ude Lojze, Civilno procesno pravo, Uradni list, Ljubljana, 2002, stran 255.

³⁴ Ude, stran 256.

³⁵ Ude, stran 256.

Tožniki v konkretnem sporu niso navedli dovoljšnje dokazne podlage, prav tako pa so tudi njihove trditve in zarjevanja o obstoju škode, ki bi naj jim kot posledica škodnega dogodka nastala zelo skope. Tožniki s tem, ko bi svojo zatrjevano škodo dokazovali le z izjavami, ki so priložene tožbi, ne zadostijo trditvenemu in dokaznemu bremenu, ki ga sama tožba za obstoj pravde mora vsebovati. Nesklepčnost tako predstavlja okoliščino, ko tožbeni zahtevek po materialnem pravu, glede na v tožbi zatrjevana dejstva, ni utemeljen. Dejstva, ki se nanašajo na škodo, ki so jo utrpeli tožniki torej sploh niso podprta z nobenimi dokazi, kar pomeni, da se sploh ne morejo preveriti. Glede na to, da zaradi pomanjkanja procesnih predpostavk za ga. Severino Koračin tožniki škode sploh ne morejo uveljavljati, za svojo škodo, ki jo zatrjujejo pa sploh ne podajo ustreznih dokazov tožba ni popolna, zaradi česar se o stvari ne more odločati.

Dokazi:

- kot doslej
- sodna presoja

X.

Na podlagi vsega navedenega tožena stranka Zavarovalnica Mura d.d. naslovnemu sodišču predlaga, da tožbo v delu, ki se nanaša na Zavarovalnica Mura d.d.,

kot neutemeljeno zavrže,

tožnikom pa naloži plačilo vseh pravnih stroškov tega postopka toženi stranki, nerazdelno v roku 15 dni od pravnomočnosti sodne odločbe, skupaj z zakonskimi zamudnimi obrestmi, ki začnejo teči prvi dan po poteku paricijskega roka za izpolnitev, vse pod izvršbo.

Zavarovalnica Mura d.d. - po pooblastilu
odvetniška družba ACTA, NON VERBA, d.o.o.

Šifra ekipe: SP5



Stroškovnik:

- tar. št. 39/1, za pripravo ter udeležbo na konferencah in sestankih za vsake začete pol ure 400 točk
- tar. št. 39/4, za kratke dopise in obvestila 60 točk
- tar. št. 18, odgovor na tožbo, 1800 točk
- v skladu s 3. odstavkom 7. člena OT skupna vrednost zvišana za 20%
- materialni stroški 2 % po 6. čl. OT
- 22 % DDV na odvetniško storitev
- sodne takse