

*Izvirni znanstveni članek
UDK 347.518*

(Ne)dopustnost ugovora, da je za nesrečo izključno odgovoren le en voznik (člen 154/4 OZ)

TOMAŽ PAVČNIK,
višji sodnik na Višjem sodišču v Ljubljani

1. Pregled

1.1. Predstavitev problema

Člen 154 Obligacijskega zakonika (OZ)¹ vsebuje merila, po katerih sodišče ob nesrečah premikajočih se motornih vozil pripisuje odškodninsko odgovornost imetnikom teh vozil. Prvi trije odstavki se nanašajo na položaje, ko je oškodovanec tudi sam vozil motorno vozilo (avto, motor, traktor, avtobus, vlak), četrti odstavek pa na položaj, ko je škodo utrpel nekdo, ki motornega vozila ni vozil (sopotnik, pešec, kolesar). Besedilo četrtega odstavka 154. člena OZ se glasi:

»Če za škodo, ki jo utrpijo drugi, v celoti ali deloma odgovarjata dva imetnika motornih vozil, je njuna odgovornost solidarna.«

Nesporno je, da se imetnik motornega vozila (zgolj) delno ne more razbremeniti svoje odgovornosti. To bi namreč nasprotovalo bistvu solidarne odgovornosti, ki je tu izrecno določena. Določanje deležev odgovornosti je zato pridržano za regresno pravdo (188. člen OZ). Vprašanje, ki je predmet tega prispevka, pa je, ali se toženi imetnik motornega vozila lahko brani, da sam sploh ni odškodninsko odgovoren, češ da je za škodni dogodek izključno odgovoren drug imetnik motornega vozila.

Stališče v komentarju OZ² je izrecno in jasno: »V razmerju do oškodovanca ni pomembno, ali je morda kateri izmed imetnikov motornega vozila izključno kriv za nastalo škodo, saj brez

¹ Uradni list RS, št. 83/2001.

² Jadek Pensa, 1. knjiga, str. 884, 885.

nevarnega obratovanja obeh motornih vozil do prometne nesreče sploh ne bi prišlo. Zato eden izmed imetnikov v prometni nezgodi udeleženih motornih vozil ni *tretji* iz drugega odstavka 153. člena OZ.«

Vrhovno sodišče do trenutka, ko to pišem, še ni imelo priložnosti, da bi o ugovoru izključne krivde odločalo na podlagi besedila četrtega odstavka 154. člena OZ.³ S sklepom II Dor 364/2010 s 24. 11. 2010 je dopustilo revizijo tudi glede tega vprašanja, a ta očitno potem ni bila vložena. Ustaljena sodna praksa Vrhovnega sodišča glede razlage četrtega odstavka 178. člena Zakona o obligacijskih razmerjih (ZOR)⁴ je, da tak ugovor ni dopusten, ker imetnika vozila ni mogoče šteti za tretjega v smislu 177. člena ZOR. Prav to je osrednji argument v Komentarju OZ in ko Vrhovno sodišče še zdaj dosledno zavrača ugovore izključne odgovornosti enega imetnika motornega vozila po primerljivi (ne pa enaki) določbi četrtega odstavka 178. člena ZOR, se na stališče iz Komentarja OZ dobesečno opira⁵ ali pa tudi izrecno sklicuje.⁶ To je pomenljivo, a nič več kot to.

Sodna praksa višjih sodišč ni enotna. Vsebuje apriorno stališče, da je ugovor dopusten.⁷ Dalje, stališče, da je ugovor dopusten, ker je OZ drugačen od ZOR (se pravi: po OZ je ugovor dopusten, po ZOR ne).⁸ Potem stališče, da ugovora sicer ni, vendar pa je mogoče dokazovati, da škoda ne izvira iz delovanja nevarne stvari, in odločbe, iz katerih sledi, da vztrajajo pri stari praksi po ZOR.⁹

1.2. Geneza problema

Posebna pravila o odškodninski odgovornosti ob prometnih nesrečah je prvi uredil stari avstrijski *Zakon z dne 9. avgusta 1908 o odgovornosti za škode iz obratovanja motornih vozil*. Ta zakon že določa objektivno odgovornost (1. paragraf v povezavi z 2. paragrafom) in, če je odgovornih več oseb, tudi solidarno obveznost (šesti odstavek 1. paragrafa). Kot rečeno, stari avstrijski zakon je določal objektivno odgovornost. Te se je avtomobilist lahko rešil, če je dokazal, »da se je dogodek, ki je napravil škodo, povzročil po krivdi tretje osebe ali poškodovanca samega« ali pa zaradi višje sile (prvi odstavek 2. paragrafa).

³ Zadeva II Ips 137/2009 z dne 19. 7. 2012, v kateri je tovrsten ugovor zavrnilo kot nedopusten, se v spletni bazi SOVS sicer nahaja pod besedilom 154. člena OZ. Vendar pa je iz datuma škodnega dogodka razvidno, da je material-nopravna podlaga še 178. člen ZOR.

⁴ Uradni list SFRJ, št. 29/1978.

⁵ Točka 8 obrazložitve v sodbi II Ips 137/2009 z dne 10. 7. 2012.

⁶ Sklep III Ips 109/2009 z dne 12. 9. 2012.

⁷ Sodba VSL III Cp 1153/2009 z dne 20. 5. 2009 in sodba VSL III Cp 1007/2009 z dne 27. 5. 2009.

⁸ Sodba in sklep VSL II Cp 3608/2009 z dne 4. 3. 2010. Podobno tudi VSL II Cp 1555/2012 z dne 8. 1. 2013.

⁹ Npr. VSL, II Cp 451/2010 z dne 5. 5. 2010.

V tretjem odstavku 2. paragrafa je določba, ki je, po mojem mnenju, prazvor današnjega problema. Glasi se: »Sklicevanje na krivdo tretje osebe je izključeno, ako se je tisti, ki je odgovoren, te tretje osebe posluževal v obratovanju motornega vozila.« Meni se zdi ta določba vse prej kot razumljiva. Morda je problem v arhaičnem jeziku.¹⁰ A eden izmed mogočih pomenov je lahko prav ta, da je ugovor izključen, če je bil tretji prav tako voznik.

Na podlagi tega zakona se je nato razvijala sodna praksa v Jugoslaviji¹¹ ter privedla do sprejema in uveljavitve ZOR. Praksa je bila raznolika. Od tega, da sodišče ravnanja tretjega sploh ni upoštevalo kot izključitveni razlog (Odločba Vrhovnega sodišča Vojvodine, Gž 232/55),¹² do tega, da mora biti ravnanje tretjega krivdno (Odločba Vrhovnega sodišča Srbije Gž 5009),¹³ ali celo do tega, da je moralo biti ravnanje tretjega neodklonljivo (Odločba Vrhovnega sodišča Jugoslavije Rev 1875/63).¹⁴ Z vidika obravnavanega problema je najbolj zanimiva prav odločba Vrhovnega sodišča Jugoslavije, Rev 1875/63 s 26. novembra 1963. Takole jo povzema in komentira Cigoj:¹⁵ »Imetnik motornega vozila se lahko razreši odgovornosti za škodo, storjeno s tem vozilom, kolikor dokaže, da (...) je škoda nastala z izključno krivdo tretjega. Če trdi, da mora biti povzročitev tretje osebe izključna, največkrat to pomeni samo, da se lahko obratovalec popolnoma razreši odgovornosti samo, če njemu ni mogoče pripisati odgovornosti. Kakor hitro je soodgovoren, odgovarjata skupno s tretjim.«

Potem je bil sprejet ZOR. Veljati je začel 1. 10. 1978. Besedilo četrtega odstavka 178. člena se glasi:

»Za škodo, ki jo pretrpijo drugi, odgovarjata imetnika motornih vozil solidarno.«

1.3. Odzivi jugoslovanske teorije in poosamosvojitvene prakse

Tisto, kar je nesporno, je, da je odgovornost imetnikov motornih vozil v razmerju do tretjih (pešcev, sopotnikov, kolesarjev ...) objektivna, ker je vožnja motornega vozila nevarna dejavnost.

Stališča o tem, ali se eden izmed imetnikov motornih vozil lahko razbremeni z ugovorom, da je drugi imetnik izključno odgovoren, niso bila enotna.

¹⁰ Povzeta je iz Cigoj, Odškodninska ..., str. 404–407.

¹¹ Obravnavo sodne prakse v zvezi z ravnanjem tretjega glej v Cigoj S., Odškodninska ..., str. 76–79.

¹² Povzeto po Cigoj S., Odškodninska ..., str. 76.

¹³ Povzeto po Cigoj S., Odškodninska ..., str. 78.

¹⁴ Prav tam.

¹⁵ Prav tam.

Cigoj v skupinskem komentarju,¹⁶ povzemajoč prakso jugoslovanskih sodišč, poudari, da praksa vendarle ne sprejema solidarnosti, kadar je očitno, da je škodo povzročil le eden.

V drugem srbskem komentarju Radišić¹⁷ dopušča možnost, da posamezni imetnik motornega vozila dokaže, da okoliščine nesreče izključujejo njegovo odgovornost. A ko se potem med možnimi izključitvenimi razlogi zaustavi pri dejanju tretje osebe, vendarle poudari, da se drugi imetniki motornih vozil ne morejo šteti za tretjega. V prikazanem stališču sam vidim možnost, da imetnik motornega vozila spodbije domnevno bazo in s tem izključi objektivno odgovornost.

Hrvaški avtorji, nasprotno, kategorično zanikajo, da bi en imetnik motornega vozila lahko na kakršenkoli način uveljavljal ugovor, da je za škodni dogodek izključno odgovoren drug imetnik motornega vozila. Vizner¹⁸ tako trdi, da je zaradi zakonsko predpisane solidarne odgovornosti izključeno vsakršno navajanje okoliščin, ki bi izključevale objektivno (kavzalno) odgovornost. Zakaj? Zato, ker se ti razlogi tretje osebe (oškodovanca) v ničemer ne tičejo. Argumenti,¹⁹ ki jih navaja, črpajo iz zakonsko predvidene solidarne odgovornosti in »vsakdanje prakse sodišč«. Izpeljuje sklep, da iz predpisane solidarne odgovornosti sledi, da je ugotavljanje deležev odgovornosti nedopustno, kakor hitro je tako, je nedopustno tudi ugotavljanje izključne odgovornosti (ker je to le kvantitativna oblika ugotavljanja deleža odgovornosti). Kar je zanimivo (in po mojem mnenju paradoksalno), je, da hkrati govori tudi o tem, da odgovornost lahko doleti tudi tiste voznike, ki v nesreči fizično niso sodelovali (niso bili udeleženi v trku). Navaja primer vozila z dolgimi lučmi, ki zaslepijo drugega voznika.

Nekoliko manj odklonilen je Klarić.²⁰ Izrecno sicer opozarja, da voznika v nesreči udeleženega vozila nikoli ni mogoče šteti za tretjega.²¹ Vendar pa obenem trdi, da je načelno odškodninsko odgovornost mogoče izključiti z »dokazom o neobstoju predpostavk odgovornosti«.

Cigoj v svojem Velikem komentarju²² bolj ali manj ponovi stališče iz skupnega komentarja (glej opombo 16), pri čemer gre za predstavitev sodne prakse, teoretično pa se v samo vprašanje ne spušča. Mogoč je zaključek, da je tak ugovor dopusten, ko je izključna odgovornost očitna na prvi pogled.

¹⁶ Cigoj, Komentar ... (1980), 1. knjiga, str. 498.

¹⁷ Radišić, 1. knjiga, str. 531.

¹⁸ Vizner, str. 806.

¹⁹ Vizner, str. 80.

²⁰ Klarić, str. 1054–1068.

²¹ Klarić, str. 1067.

²² Cigoj, Komentar (1984), 1. knjiga, str. 682. Podobno isti avtor tudi v Avtomobilist, str. 69, 70.

Omeniti velja še kritiko Zadavec Vertačnikove,²³ ki opozarja, da je uporaba obravnavane določbe na način, ki ne omogoča razbremenitve, lahko v primerih, ko je na dlani, da eden izmed voznikov ni prav nič prispeval k škodnemu dogodku, v nasprotju z načelom pravičnosti. Trdi, da varstvo oškodovancev ne more iti tako daleč, da bi šlo na škodo tistih, ki jih ne zadeva nobena oblika odgovornosti.

Prva (objavljena) sodna praksa z začetka 90. let 20. stoletja je presenetljivo nekonceptualna.²⁴ Iz nje pa je mogoče razbrati odklonilno stališče do možnosti uveljavljanja ugovora izključne krivde.²⁵ Argumentacijska pot, ki se nato ponavlja vse do danes, je naslednja. Imetnik motornega vozila ne more biti tretji v smislu 177. člena ZOR. Kakor hitro je tako, njegovo ravnanje (četudi je takšno, da v celoti izključuje odškodninsko odgovornost vseh preostalih udeležencev prometne nezgode) ne more biti razlog, na podlagi katerega bi se lahko drugi imetnik motornega vozila rešil svoje odškodninske odgovornosti v pravdi, kjer kot oškodovanec nastopa »drugi« iz četrtega odstavka 178. člena ZOR.

Potem pa je bilo ob odločbi II Ips 185/1996 z dne 11. 9. 1997 sprejeto pravno mnenje Občne seje VS RS z dne 16. 12. 1997.²⁶ Ob njem se velja zaustaviti, saj se ga je, čeprav se v resnici osredotoča na povsem drug problem, kot je vprašanje dopustnosti ugovora izključne krivde, v nadaljevanju vendarle uporabljalo prav kot sodnopравни argument zoper dopustnost ugovora. Oškodovanec v tej pravdi je bil namreč imetnik motornega vozila, ki pa za nezgodo ni bil kriv. Šlo je za voznika, ki je moral zaradi ravnanja drugega voznika, ki se je napačno vključil na prednostno cesto, in sicer pred oškodovanca, na vso moč zavirati, pri tem pa je od zadaj vanj trčil še tretji voznik. Sodišče je oškodovancu priznalo status »drugega« iz četrtega odstavka 178. člena ZOR. Izenačilo ga je torej z oškodovancem, ki ni imetnik motornega vozila (pešcem, sopotnikom, kolesarjem). *Ratio* odločitve je v tem, da nekrivemu imetniku »ni mogoče naložiti bremena, da uveljavlja odškodnino v sorazmerju s krivdnim deležem dveh ali več povzročiteljev nesreče«. To je razumljivo, kajti oškodovančev položaj bi bil ob nasprotnem stališču namreč bistveno težji kot v primeru, če je oškodovalec en sam. S tem se lahko le strinjam.

Ne strinjam pa se s tem, da bi ta primer lahko služil kot precedenčni argument, da prav ta isti imetnik motornega vozila ne bi mogel uveljavljati ugovora, da za škodni dogodek ni nič odgovoren, če bi se znašel na toženi strani. Menim, da je ravno obratno. A prav s takšnega

²³ Zadavec Vertačnik.

²⁴ Tako npr. odločba II Ips 468/1992 z dne 13. 1. 1992 zavrača celo delno izključevanje objektivne odgovornosti zaradi ravnanja peške. V zadevi II Ips 888/1993 je bil, sklicujoč se na pravila zavarovanja AO-plus, sopotnici odrečen status tretjega (»druge osebe iz četrtega odstavka 178. člena ZOR«). Še bolj kot to pa moti mešanje pojmov krivde in odgovornosti.

²⁵ Ugovor izrecno izključujeta odločbi II Ips 420/1994 z dne 1. 2. 1996 in II Ips 227/1995 z dne 4. 4. 1996.

²⁶ Pravna mnenja 2/97, str. 4.

izhodišča je izhajala poznejša sodna praksa.²⁷ To je osrednje protislovno stališče te sodne prakse. Lahko torej ugotoviš, da oškodovanec, ki toži kot imetnik vozila, ni niti v konkretni niti v generalizirani vzročni zvezi z nezgodo, ne smeš pa po drugi strani ugotoviti, da toženec kot imetnik vozila ni niti v konkretni niti v generalizirani vzročni zvezi z nezgodo. Mar nista položaja v bistvenem enaka in ali zato sodišče s pripisovanjem drugačne pravne posledice ravna v nasprotju z 22. členom Ustave?

1.4. Dileme ob sprejetju OZ

Besedili četrtega odstavka 178. člena ZOR in četrtega odstavka 154. člena OZ, ki urejata isto abstraktno pravno razmerje, nista identični. Razlika je v tem, da ZOR ničesar ne pogojuje, marveč suho normira, da za škodo, ki jo pretrpijo drugi, odgovarjata imetnika motornih vozil solidarno. Besedilo OZ pa je zasnovano kot pogoj (oziroma kot hipoteza pravne norme). Vsebina te hipoteze se glasi: *če za škodo, ki jo utrpijo drugi, v celoti ali deloma odgovarjata dva imetnika motornih vozil*, je njuna odgovornost solidarna.

Glede na razliko v besedilih bi človek ob uveljavitvi OZ pričakoval pomembno težo zgodovinske razlage zakona.²⁸ Šlibar²⁹ tako v spremenjenem besedilu prepozna odsev Pravnega mnenja Občne seje VS RS z dne 16. 12. 1997 (glej opombo 26). Pomen, ki mu ga avtor daje (in s tem daje tak pomen tudi besedilu OZ), je, da je mogoče imetnika motornega vozila, ki očitno ni pripomogel k nastanku prometne nesreče, obravnavati kot oškodovanca, za katerega škodo odgovarjajo imetniki drugih v nesrečo vpletenih motornih vozil solidarno. Kot je bilo že uvodoma rečeno, Jadek Pensa v komentarju (glej opombo 2) izrecno zavrača možnost ugovora, da je izključno odgovoren zgolj eden izmed voznikov. Ko trdi, da je treba »ne glede na morebitne dileme, ki bi jih besedilo lahko vzbudilo«, določilo razumeti tako, da predpisuje enako kot doslej, v resnici zanika pomen zgodovinske razlage. Močnejši argument vidi v naravi stvari, saj pravi, da je šele nevarno delovanje obeh motornih vozil povzročilo škodo.

Ta del komentarja je ostro napadel Strnad.³⁰ Opira se na zgodovinsko in jezikovno razlago besedila. Poda jasno stališče, da je v primeru, ko sodišče ugotovi, da je izključno odgovoren le eden izmed imetnikov, zavezan le ta. Obenem podaja še mogočo razlago za zgodovinsko spremembo pravila, in sicer da se je od časa uveljavitve ZOR do sprejema OZ ureditev obveznega

²⁷ Glej npr. zadeve VS RS II Ips 495/1996 z dne 22. 4. 1998, II Ips 243/1997 z dne 21. 1. 1999 in II Ips 55/2005 z dne 20. 9. 2006.

²⁸ O zgodovinski razlagi glej Pavčnik M., str. 93: »Iz razlik v obeh besedilih je mogoče sklepati, zakaj je bilo treba sprejeti nov zakon ali pa ga vsaj spremeniti in dopolniti, in v čem so njegove vsebinske novosti.«

²⁹ Šlibar, str. 966–971.

³⁰ Strnad, str. 22–25.

zavarovanja bistveno okrepila in izboljšala položaj oškodovancev v prometnih nezgodah. Zaradi tega naj bi razlogi za prejšnjo ureditev izgubili svojo težo.

2. Iskanje rešitve

2.1. Uravnoteženje nasprotujočih si položajev

a) Kateri so ti nasprotujoči si položaji?

Ratio uzakonitve solidarne odgovornosti več imetnikov motornih vozil v razmerju do oškodovanca, ki ni imetnik motornega vozila (pešec, kolesar, sopotnik), je ves čas nesporen. Gradi na načelu varstva oškodovanca. Prav tak tip varstva je utemeljen s tem, da bi bilo trditveno in dokazno breme oškodovanca pretežno, če bi moral v pravdi razmejevati, koliko je kdo od udeleženih imetnikov motornih vozil soprispeval k škodnemu dogodku. Ta *ratio* je v bistvenem podoben kot pri splošni določbi o solidarni odgovornosti po 186. členu OZ. To breme bi pretirano oteževalo sodno uveljavljanje njegove pravice do povračila škode.

Na drugi strani pa imamo osebe (imetnike motornih vozil), ki odgovarjajo po načelu domneve vzročnosti iz 149. člena OZ, bolj znane kot objektivna odgovornost zaradi obratovanja nevarne dejavnosti (motornega prometa).

Objektivno odgovorni subjekti se na splošno (torej ne le tedaj, ko gre za več udeleženih motornih vozil) svoje odgovornosti lahko razbremenijo bodisi po splošnem pravilu 149. člena OZ, če torej dokažejo, da nevarna dejavnost ni bila vzrok škode, bodisi po določbi 153. člena OZ (z naslovom: Oprostitev odgovornosti). V ne sicer decidiranem izročilu sodne prakse velja, kakor da je ta določba zgolj konkretizacija splošnega opisa razbremenitve iz 149. člena. A ravno to stališče je zaradi kavzalnih (vzročnostnih) zakonitosti po mojem mnenju sporno. To se zelo nazorno kaže prav v obravnavanem pravnem problemu.

Na eni strani imamo torej oškodovanca, ki je utrpel škodo ter je upravičen do njenega povračila, pot do tega pa je zaradi njegove spoznavne stiske lahko težka. Na drugi strani pa imamo (lahko) imetnika motornega vozila, pri katerem ni prav nobene dejanske podlage, ki bi utemeljevala njegovo odškodninsko odgovornost, a je proti njemu vendarle vložen odškodninski zahtevek, ki se opira na četrti odstavek 154. člena OZ.

b) Vzročne zakonitosti obratovanja motornega vozila in njihov vpliv na odgovornost po načelu domnevane vzročnosti

Določba 149. člena OZ se glasi:

»Za škodo, nastalo v zvezi z nevarno stvarjo oziroma nevarno dejavnostjo, se šteje, da izvira iz te stvari oziroma te dejavnosti, razen če se dokaže, da ta ni bila vzrok.«

Pogoj, da torej sploh lahko govorimo o objektivni odgovornosti imetnika motornega vozila, je, da je s škodnim dogodkom *v neki zvezi*. Ta zveza je vzročna zveza. Vendar vzročna zveza se pri obratovanju nevarne dejavnosti po zakonu domneva. A domneva se le tedaj, če je podana *neka zveza*. Navidezni začaran krog lahko rešimo le, če vzročno zvezo ločimo na dve ravni ali na dva spoznavoslovna koraka. Pogoj, da torej sploh lahko govorimo o objektivni odgovornosti imetnika motornega vozila, je, da je podana t. i. domnevna baza. To je prva raven vzročne zveze. Gre za sklop dejstev, ki se ne domnevajo, marveč morajo biti zatrjevana in dokazovana s strani oškodovanca. To so dejstva, ki obratovanje motornega vozila postavljajo v dovolj intenzivno življenjsko in vzročnostno bližino, da je od tam naprej utemeljeno domnevati obstoj vzročne zveze med obratovanjem nevarne dejavnosti in škodnim dogodkom. To pa je druga raven vzročne zveze. Gre za generalizirano vzročno zvezo (o njej več ne sklepamo iz dejstev konkretnega primera, marveč iz splošnih lastnosti nevarne stvari ali dejavnosti), in šele ta je tista, ki se domneva.

Katera so dejstva, ki vzpostavljajo domnevno bazo, ko gre za promet, je na splošno težko reči. Na prvi pogled bi se zdelo, da je domnevna baza podana, kakor hitro je vozilo udeleženo v trčenju. Vendar se v literaturi opozarja na primere, ko je obratovanje motornega vozila vzrok škodnega dogodka, čeprav do fizičnega stika sploh ne pride. Takšni so primeri, ko vozilo z lučmi zaslepi nasprotno vozilo, zaradi česar v nadaljnjem teku dogodkov pride do nesreče; dalje, ko se izpod kolesa sproži kamen, ki prileti v drugo vozilo in povzroči nadaljnji tek dogodkov, ali pa ne tako redki primeri, ko se eno vozilo (ali pa npr. kolesar) umika drugemu, kar nato sproži nepredvidljiv tok dogodkov, ki nazadnje privedejo do nesreče. Na drugi strani pa se zdi, da bi bilo neutemeljeno vzpostavljati domnevno bazo za odgovornost imetnika motornega vozila, v katerega bok z divjo vožnjo trešči vozilo, ki je prej prevozilo rdečo luč. Iz navedenih razlogov domnevne baze ni mogoče niti navezovati na dejstvo, da je bilo motorno vozilo udeleženo v trčenju, niti je s tem dejstvom zamejevati.

Menim, da se je po odgovor na vprašanje, katera dejstva tvorijo domnevno bazo, treba v vsakem konkretnem primeru napotiti k naravnim, stvarnim razlogom, zaradi katerih je obratovanje avtomobila sploh nevarna dejavnost. Šele če je evidentno, da so ti razlogi sploh v konkretni zvezi s škodnim dogodkom, lahko govorimo o obstoju domnevne baze. Kateri so torej razlogi, zaradi katerih je obratovanje motornega vozila nevarna dejavnost?

Neko stvar ali dejavnost lahko pravno opredelimo kot nevarno, če iz te stvari ali dejavnosti kljub zadosti skrbnemu ravnanju izvira statistično bistveno večja nevarnost za nastanek škodnega dogodka kot sicer,³¹ ali tedaj, ko sicer ni statistično nič bolj verjetno, da bo stvar ali dejavnost povzročila škodni dogodek, vendar pa je v primeru, če se to vendarle zgodi, obseg škode katastrofalen.

³¹ O povezavi med statistično verjetnostjo in nevarnostjo glej Furlan, nav. delo.

Dejanski razlogi, zaradi katerih je obratovanje motornega vozila nevarna dejavnost, so trije: *hitrost vozila, masa vozila ter dinamičnost in kavzalna kompleksnost prometa.*

Značilno za nevarno stvar ali dejavnost je, da sama zase ne privede do škodnega dogodka, vendar pa privede do škodnega dogodka v primeru, če so podane (z izkustvenega vidika bolj ali manj naključne) ugodne spremljevalne okoliščine.³²

Kaj to pomeni v primeru prometa? Pomeni to, da promet v izhodišču poteka normalno, vendar pa so njegovi udeleženci fizikalno izrazito dinamični. Potencialna razmerja, kjer bi utegnili iti kaj narobe, so številna in med seboj prepletena. Gre skratka za zelo dinamično in med seboj prepleteno kavzalno mrežo. Ko v tak normalno in neškodljivo delujoč kompleksen sistem vnesemo naključno dejstvo, zaradi katerega bo delovanje skrenilo s takšnega, normalno delujočega teka dogodkov, je izid kljub še tako skrbnemu reševanju prometnega položaja podobno nepredvidljiv, kot so nepredvidljive posledice začetnega udarca pri biljarju. To je tisto, kar dela promet nevaren.

Nato sta tu še *masa* (m) in *hitrost* (v) vozila. Obe fizikalni količini skupaj tvorita vektorsko silo ($m \times v$), imenovano *gibalna količina* (G). To je sila, od katere je neposredno odvisen obseg škodne posledice. Ker imajo avtomobili veliko maso in visoko hitrost, je tudi ta sila zelo velika ter so tudi škodne posledice v primerjavi z običajnimi življenjskimi dejavnostmi zelo obsežne. To je drugi razlog, zaradi katerega je promet nevarna dejavnost.

c) Vzpostavitev domnevne baze, ki omogoča pripisovanje odškodninske odgovornosti po načelu domnevane vzročnosti

Ker je naravna vzročnost tako rekoč vseobsegajoča,³³ si z njo ne moremo v pravo nič pomagati. Dejstvo, da se je motorno vozilo v času škodnega dogodka peljalo mimo, bolj ali manj blizu kraja škodnega dogodka, zato samo zase še ne more pomeniti, da je z njim *v zvezi* po 149. členu OZ. Z njim bo *v zvezi* šele tedaj, če bo intenzivno vpeto v dinamiko škodnega dogodka, ali tedaj, če bo s svojo gibalno količino fizikalno (mehansko) vpeto vanj. To je tisto, kar bo moral oškodovanec trditi in dokazati, če bo hotel, da se vzpostavi domnevna baza. In obratno: če bo imetniku motornega vozila uspelo dokazati nasprotno, torej da sploh ni bil intenzivno vpet v dinamiko škodnega dogodka in da njegova gibalna količina mehansko v njem sploh ni bila udeležena, mu bo torej uspelo ovreči domnevano vzročnost in se mu ne bo treba sploh ukvarjati s posebnimi pogoji iz 153. člena OZ. Preprosto mu bo uspelo dokazati, da domnevne baze ni.

³² Pavčnik T., str. 70.

³³ Glej podrobneje Pavčnik T., str. 54, 55.

d) Kaj je drugače, če je v škodnem dogodku udeleženih več imetnikov motornih vozil, oškodovanec pa je tretji?

Fizikalno je drugače to, da na škodni dogodek ni vplivala zgolj gibalna količina enega motornega vozila, marveč gibalna količina dveh ali več vozil (pri čelnem trčenju to npr. pomeni, da je že tako velika gibalna količina podvojena). Ali pa, če kakšno vozilo ni bilo udeleženo pri trčenju, da je na škodni dogodek vendarle vplivala z intenziteto svoje vpetosti v prometno dinamiko.

Pravno pa je drugače to, da imetniki vseh teh vozil po četrtem odstavku 154. člena OZ tretjemu odgovarjajo solidarno.

A spet se zastavi vprašanje, okrog katerega se vrti celoten prispevek: katera so ta *vsaj vozila*? Odgovor je jasen: vsa vozila, glede katerih je vzpostavljena domnevna baza po 149. členu OZ. To pa, *a contrario*, pomeni, da tisti imetnik motornega vozila, glede katerega te domnevne baze ni, oškodovancu tudi ne bo solidarno odgovarjal. Iz tega sledi logičen sklep, da je ugovor izključne krivde zgolj enega imetnika motornega vozila po četrtem odstavku 154. člena OZ načeloma mogoč. Vprašanje, ki ostaja, je le še, v kolikšnem obsegu dopustiti ta ugovor.

2.2. Več stopenj mogočega uravnoteženja položajev

a) Apriorna izključitev slehernega ugovora, da je izključno odgovoren le en voznik

Iz vsega doslej povedanega je razvidno, da popolna izključitev ugovora izključne odgovornosti po mojem prepričanju ne more in ne sme priti v poštev. Takšno stališče je že konceptualno zgrešeno, saj dopušča povsem arbitrarno določitev kroga imetnikov motornih vozil, ki so del škodnega dogodka in s tem potencialni solidarni zavezanci po četrtem odstavku 154. člena OZ. Trdno sem prepričan, da se takšna skrajnost ne izide niti po besedilu ZOR, kaj šele po OZ, kjer gre za očiten zakonodajalčev namen, da takšno skrajno stališče tudi zakonodajno zavrne.

b) Dopustitev ugovora v mejah izpodbijanja domnevne baze

Pravno gledano bo torej toženec mogel uspešno ugovarjati, da domnevna baza objektivne odgovornosti zanj ni vzpostavljena, ali še drugače: da ni s škodnim dogodkom v prav nič močnejši zvezi kot kdorkoli drug (npr. voznik, ki je peljal po vzporedni cesti) in zato ni nikakršne podlage, da bi odškodninsko odgovarjal.

Načelo varstva oškodovanca je seveda pomembno načelo, a ne tako pomembno, da bi ga nprtili naključni osebi. To bi bilo tudi v nasprotju z izpeljavo temeljnega načela *neminem laedere* (10. člen OZ), iz katerega logično sledi, da je tisti, ki je ravnal v nasprotju s tem načelom, dolžan oškodovancu povrniti to škodo, ne pa da jo je dolžan povrniti tisti, ki je zanesljivo ni

povzročil (in obenem niti ne odgovarja za drugega). Le tako se uresničuje tudi načelo izravnalne pravičnosti in torej zato tudi načelo pravne države (2. člen Ustave).

c) Dopustitev ugovora po drugem odstavku 153. člena OZ

Ta določa:

»Imetnik stvari je prost odgovornosti tudi, če dokaže, da je škoda nastala izključno zaradi dejanja oškodovanca ali koga tretjega, ki ga ni mogel pričakovati in se njegovim posledicam ne izogniti ali jih odstraniti.«

Ureja torej dva položaja. Najprej tega, ko se oseba, ki je objektivno odgovorna, te odgovornosti razbremeni zaradi ravnanja samega oškodovanca, in sicer v primeru, ko je to ravnanje izključni (pravno relevantni) vzrok nastanka škode. Nobenega utemeljenega razloga ni videti, da bi to pravilo, ki velja med oškodovancem in zgolj eno osebo, ki je potencialno objektivno odgovorna, ne veljalo tudi v primeru, ko je takšnih oseb, za katere velja, da potencialno odgovarjajo po načelu objektivne odgovornosti, več. Torej tudi tedaj, ko gre za položaj iz četrtega odstavka 154. člena OZ.

Bistveno bolj problematičen pa je drug položaj, ki ga ureja drugi odstavek 153. člena OZ. To je položaj, ki objektivno odgovorni osebi na splošno omogoča, da se svoje odgovornosti razbremeni, če dokaže, da je škoda nastala izključno zaradi dejanja tretje osebe (pod pogojem, da tega ravnanja ni mogel pričakovati in se njegovim posledicam izogniti ali jih odstraniti).

Osrednje vprašanje je, ali je to pravilo mogoče uporabiti tudi v prometu, in sicer v razmerju po četrtem odstavku 154. člena OZ, oziroma, če ne, zakaj ga ni mogoče uporabiti. Dalje – pod predpostavko, da ga je vendarle mogoče uporabiti – ali to velja le tedaj, ko je tretji krivdno odgovoren, ali tudi tedaj, ko mu krivdnega ravnanja ni mogoče pripisati, je pa vendarle odgovoren po načelu domnevne vzročnosti, in sicer izključno.

Očitno je, da je tu pravni prostor najbolj odprt.

Vprašajmo se najprej, kateri so protiargumenti. Ustaljen argument sodne prakse je, da imetnika motornega vozila ni mogoče šteti za tretjega. Ta argument je sam zase vsebinsko prazen. Če je tretji, kljub temu da je tudi sam imetnik motornega vozila, krivdno odgovoren, potem pač njegova krivdna odgovornost izključuje domnevno bazo, ki bi lahko utemeljila odgovornost po načelu domnevane vzročnosti.

Drugi protiargument je, da je treba v skladu z načelom varstva oškodovanca le-tega ščititi. Že, vendar to velja le do določene mere. Ta mera je enaka meri njegove spoznavne stiske. To pomeni, da ga ni mogoče ščititi na rovaš imetnika motornega vozila, ki dokaže, da škoda ne izvira iz delovanja njegovega motornega vozila, kar je nevarna dejavnost, marveč iz krivdnega ravnanja tretjega. Možnost takšnega ugovora se sklada tudi z jezikovno razlago sedanjega be-

sedila četrtega odstavka 154. člena OZ, ki predpostavlja, da solidarno odgovarja tisti imetnik motornega vozila, ki je (vsaj) delno odgovoren za nastanek škodnega dogodka.

Iz tega sledi sklep, da dokaz izključne krivdne odgovornosti izključuje objektivno odgovornost drugega imetnika motornega vozila ne le tedaj, ko ta izključi domnevno bazo, marveč tudi tedaj, ko *dokaže, da njegova nevarna dejavnost ni bila vzrok škode (149. člen OZ)*, saj je vzrok v krivdnem ravnanju tretjega.

Drugače pa je tedaj, ko smo na področju objektivne odgovornosti. Kadar je škodni dogodek kompleksen in so vanj s svojo gibalno količino ali s svojo prometno dinamiko vključena različna motorna vozila, objekt sodnega preučevanja ni več linearna vzročna zveza med posameznim voznikom in oškodovancem, marveč je predmet sodnega preučevanja celoten prometni primer – saj škoda ni nastala zgolj v zvezi z dejavnostjo enega imetnika motornega vozila, marveč z njihovo skupno dejavnostjo, ki je nevarna.

Brž ko imamo opraviti z motornimi vozili, na katere se navezuje objektivna odgovornost, je položaj enak, kakor če je tretji imetnik motornega vozila krivdno (zgolj) soprispeval k nastanku škodnega dogodka. V obeh primerih je ugovor izključen. Na tem mestu bom uporabil razloge sodbe VSL, kjer v odločbi II Cp 1555/2012³⁴ z dne 8. 1. 2013 piše:

»Nobenega dvoma ni, da zavarovanec tožene stranke ni bil kriv za obravnavan škodni dogodek. To pa vendarle še ne pomeni, kot meni pritožba, da ni prav nič prispeval k nastanku prometne nezgode in da sta zato zavarovanec tožene stranke in oškodovanec v enakem dejanskem in pravnem položaju. Prav tista edina dejanska razlika, ki jo omenja sam pritožnik (to je: da je bilo tožničino vozilo ustavljeno, vozilo zavarovanca pa se je premikalo), je po presoji pritožbenega sodišča odločilna pravno relevantna okoliščina, zaradi katere položaja obeh udeležencev z vidika 4. odstavka 154. člena OZ nista enaka.

Dejstvo, da je oškodovanka stala pri miru, namreč pomeni, da v tistem hipu z njene strani nevarna dejavnost ni bila v obratu. Zato tudi ni podana ne njena krivdna in tudi ne objektivna odgovornost.

Glede zavarovanca tožene stranke pa slednjega ni mogoče trditi. On se je namreč premikal (po neizpodbijanih ugotovitvah sodišča prve stopnje s hitrostjo 60 km/h). Z njegove strani je torej pretila sorazmerno velika gibalna količina. Prav ta hitrost, masa in z njo povezana sila pa so tisto, zaradi česar obratovanje avtomobila pomeni nevarno dejavnost in zaradi česar je prišlo do škode takšnega obsega, do kakršnega brez tega vzroka ne bi prišlo.«

³⁴ V tej zadevi sem na pritožbeni stopnji sodil kot sodnik posameznik. Zadeva je mejna, saj bi utegnili iti za krivdno ravnanje tretjega. Ker pa ni bilo zanesljivo izkazano, da bi bilo to ravnanje lahko podlaga za izključno krivdno odgovornost tretjega, je bilo vendarle sprejeto stališče o solidarni odgovornosti.

In potem v nadaljevanju še glede vprašanja pravičnosti:

»Pritožnik se sprašuje tudi o pravičnosti takšnega izhodišča. Tudi na to pritožbeno sodišče lahko odgovori. Vprašanje pravičnosti ima več obrazov. Ta, ki predstavlja osrednji telos pravila iz 4. odstavka 154. člena OZ, se osredotoča na varstvo oškodovanca in na pravičnostno (ter hitro in enostavno) uravnoteženje njegovega položaja. Prav zato, ker je pravo uresničenje pravičnosti (oziroma bi to moralo biti), je pomemben pravni red kot celota. Z vidika pravnega reda kot celote pa pomeni solidarna zaveza tožene stranke (pa čeprav je za celoten sklop dogodkov primarni vzrok v ravnanju tretjega – pobeglega voznika) po četrtem odstavku 154. člena OZ v resnici zgolj začasno prevalitev negativnih odškodninskih posledic z ramen oškodovanke na pleča objektivno odgovorne tožene stranke. Tako je zato, ker je izvor škodne nevarnosti (tudi) na njegovi strani. Pravično pa seveda je, da ta specialna določba (4. odstavka 154. člena OZ) vzpostavlja zgolj razmerje med solidarnim zavezancem in oškodovancem ter ne izključuje regresne tožbe, v kateri bi lahko celotno izplačano odškodnino tožena stranka (zaradi dosledne uporabe pravno vrednotne vzročne pripisljivosti) izterjala od krivega voznika. Ko se vse te prvine sestavijo, več ni nobene krivice. Pravni red kot celota se torej tedaj izide.«

d) Dopustitev ugovora delne razbremenitve odgovornosti po 153. členu OZ

Rečeno je že bilo, da se imetnik motornega vozila lahko delno razbremeni svoje odškodninske odgovornosti, če je sam oškodovanec delno prispeval k nastanku škodnega dogodka.

Če pa je tisti, ki je delno prispeval k nastanku škodnega dogodka, tudi sam imetnik premikajočega se motornega vozila, potem tretji odstavek 153. člena OZ ne pušča nobenega dvoma: ugovor je v tem primeru izključen zaradi izrecno predpisane solidarne odgovornosti tako po tretjem odstavku 153. člena OZ kot po četrtem odstavku 154. člena OZ. Vsakršno uveljavljanje ugovora delne razbremenitve bi namreč izničilo bistvo solidarne odgovornosti.

3. Zaključna stališča

Razbremenilni ugovor imetnika premikajočega se motornega vozila po četrtem odstavku 154. člena OZ je torej dopusten v naslednjih položajih:

- če je sam oškodovanec delno ali v celoti prispeval k nastanku škodnega dogodka;
- če imetnik premikajočega se motornega vozila izpodbije domnevno bazo za obstoj odgovornosti po načelu domnevne vzročnosti;
- če imetnik motornega vozila dokaže, da je za škodni dogodek izključno krivdno odgovoren drug imetnik premikajočega se motornega vozila;
- če imetnik premikajočega se motornega vozila dokaže, da je za škodni dogodek izključno objektivno odgovoren drug imetnik premikajočega se motornega vozila do te (evidentne) stopnje, da je izpodbita domnevna baza njegove objektivne odgovornosti.

Literatura

- Cigoj, Stojan, Komentar obligacijskih razmerij (Veliki komentar zakona o obligacijskih razmerjih), ČZ Uradni list, Ljubljana 1984.
- Cigoj, Stojan, Avtomobilist, ČZ Uradni list, Ljubljana 1982.
- Cigoj, Stojan, Odškodninska odgovornost avtomobilista in zavarovanje, ČZ Uradni list SRS, Ljubljana 1969.
- Cigoj, Stojan, v: Komentar Zakona o obligacionim odnosima (redaktorja: Blagojević B. in Krulj V.), Savremena administracija, Beograd 1980.
- Furlan, Boris, Filozofske osnove pojma nevarnosti v kazenskem pravu, v: Problem realnosti prava, Cankarjeva založba, Ljubljana 2002.
- Jadek Pensa, Dunja, v: Obligacijski zakonik s komentarjem (redaktorja: Juhart M. in Plavšak N.), GV Založba, Ljubljana 2003.
- Klarić, Petar, Odgovornost u slučaju nezgode izazvane motornim vozilom u pokretu, Naša zakonitost, št. 9-10/1987.
- Pavčnik, Marijan, Argumentacija v pravu, 3. izdaja, GV Založba, Ljubljana 2013.
- Pavčnik, Tomaž, Nevarna stvar in nevarna dejavnost, Pravniki, št. 1-3/2003.
- Polajnar Pavčnik, Ada, Vzročnost kot pravnovrednostni pojem, Zbornik znanstvenih razprav, Pravna fakulteta v Ljubljani, LII. letnik, Ljubljana 1993.
- Radišić, Jakov, v: Komentar zakona o obligacionim odnosima (redaktorja: Perović S. in Stojanović D.), Pravni fakultet Kragujevac in Kulturni centar Gornji Milanovac, 1980.
- Strnad, Igor, Kako OZ ureja odgovornost imetnikov motornih vozil nasproti drugim?, Pravna praksa, št. 12/2004.
- Šlibar, Janez, Novosti v obligacijskem pravu: vpliv sodne prakse na obligacijski zakonik, Podjetje in delo, št. 6-7/2001.
- Vizner, Boris, Komentar zakona o obveznim (obligacionim) odnosima, Zagreb 1978.
- Zadravec Vertačnik, Jelka, 178. člen IV. odstavka Zakona o obligacijskih razmerjih, Pravosodni bilten, št. 4-5/1994.
- Zobec, Jan, Ali se v odškodninskih sporih med imetniki motornih vozil uporablja načelo domnevne krivde, Pravniki, št. 3-5/1991.

UDK 347.518

Pravni letopis 2014, str. 113–126

TOMAŽ PAVČNIK

(Ne)dopustnost ugovora, da je za nesrečo izključno odgovoren le en voznik (člen 154/4 OZ)

Prispevek se ukvarja z vprašanjem, ali se imetnik motornega vozila proti oškodovancu, ki je pešec, sopotnik ali kolesar, lahko brani z ugovorom, da je za škodni dogodek izključno odgovoren drug imetnik motornega vozila. Geneza tega vprašanja sega več kot sto let nazaj. Leta 1908 je namreč avstrijski zakon uvedel solidarno odgovornost več imetnikov motornih vozil nasproti tretjim. Teorija in praksa v vseh teh desetletjih nista bili enotni, a večinoma sta možnost takšnega ugovora izključevali. Posamezna stališča in posamezne odločbe so ugovor vendarle dopuščale, če je bilo evidentno, da posamezniku ni mogoče pripisati prav nikakršne odgovornosti.

Avtor prispevka se sprašuje o naravi objektivne odgovornosti v prometu in o naravi solidarne odgovornosti. Opirajoč se na naravo te odgovornosti in na spremenjeno besedilo novega zakona zagovarja tezo, da je razbremenilni ugovor mogoč v treh primerih. Prvič, kadar je oškodovanec delno ali v celoti prispeval k škodnemu dohodku. Drugič, kadar je drug voznik izključno krivdno odgovoren. In nazadnje, kadar mu uspe izpodbiti domnevno bazo objektivne odgovornosti.

Ključne besede: prometna nesreča, ugovor izključne odgovornosti, nevarna dejavnost, objektivna odgovornost, solidarna odgovornost, vzročna zveza

UDC 347.518

Pravni letopis 2014, pp. 113–126

TOMAŽ PAVČNIK

About the Defense that Another Holder of Motor Vehicle is Exclusively Liable for the Accident (Code of Obligations, article 154/4)

Paper deals with the question whether a person, who owns a car, may exclude his liability towards a pedestrian, passenger or cyclist with the defense that another holder of motor vehicle is exclusively responsible for the accident. The genesis of this issue dates back over a hundred years ago. The Austrian act of 1908 introduced joint liability of motor vehicle holders towards third parties (persons). Theory and case law in all those decades were not uniform, but mainly such a defense was excluded. The defense was exceptionally recognized when it was obvious that an individual is innocent of any kind of liability.

The author analyzes the nature of strict liability in traffic and the nature of joint liability. Basing on the nature of strict and joint liability on one the hand and according to changed text in relevant article of the Code of obligations on the other hand, argues, that such an objection is grounded in three cases. First, if a victim itself contributed partially or exclusively to the accident. Secondly, if another motor vehicle holder is exclusively guilty by criteria of fault liability. And finally, if motor vehicle holder proves that there is not even a slightest actual reason to implicate the rule of presumption of causal link to his case.

Keywords: motor vehicle accidents, defense of exclusive liability, dangerous activity, strict liability, joint liability, causal link