**POVZETEK PRIMERA**

Avtomobil »Edison 4« je samovozeče vozilo, ki ga proizvaja nemška družba Edison GmbH. Andrej Čas, vodja pravne službe v neki gospodarski družbi, je krizo srednjih let želel popolniti z najetjem in vožnjo tega avtomobila. Na spletu je namreč zasledil več oglasnih sporočil, ki propagirajo funkcijo »avtopilot«, ki jo premore Edison 4. Z vozilom upravlja umetna inteligenca na podlagi podatkov iz različnih senzorjev (kamere, satelistska navigacija, lidar).

Andrej se je oglasil v rent-a-car hiši »Poritura d.o.o.« in se dogovoril za najem. Andrej je vozil Edison 4 počez celotne Slovenije, zanašajoč se na autopilot, ki je deloval brezhibno. Ko je želel odpeljati avtomobil vrniti, se je s šole v naravi vrnil njegov 13-letni sin Jon. Slednji je imel neznansko željo po vožnji s samovozečim avtom, zato mu je oče ustregel. Dogovorila sta se, da Jon sede za volan, Edison 4 pa ju bo avtonomno odpeljal na sedež Poriture. Pot je potekala gladko, nakar je na križišču med Bobekovo in Schmirmaulovo cesto Edison 4 spregledal prometni znak za obvoz, ker je bil napisan v slovenščini. Takisto kamere niso prepoznale znaka za prepoved vožnje, saj je bil porisan z grafiti. Omenjena znaka sta bila postavljena namensko, saj je 2 dni poprej prišlo do spremembe prometnega režima v Mariboru. Nova ureditev je zaprla Bobekovo ulico in se je ves promet na križišču preusmerjal na Schmirmaulovo, tako da so vozila bila primorana zvoziti »lok« okoli preostanka Bobekove, ki je sedaj preurejena v cono za pešce. Andrej za spremembo ni vedel. Edison GmbH je za spremembo vedela in jo vnesla v programsko nadgradnjo za navigacijski sistem Edison 4. Sama navigacijska komponenta »Edison navsat« je sicer izdelana v Sloveniji, v družbi MapSat. Programska nadgradnja ni bila instalirana na najetem Edisonu, ker je Poritura izklopila avtomatske posodobitve. Tako se je dotični Edison peljal po začrtani trasi, zanašajoč se na podatke iz prejšnje programske nadgradnje, ki so bili že obsoletni. Bobekova ni bila fizično zaprta, je pa bila na nasprotnem voznem pasu postavljena ovira v obliki cvetličnega korita. Ker Edison ni prepoznal/razumel nobenega izmed znakov, je vožnjo nadaljeval po Bobekovi, mimo cvetličnega korita. S tem je zapeljal na novonastalo cono za pešce pri nespremenjeni hitrosti. Takoj, ko je avtomobil zapeljal mimo korita je na »cesto« na desnem voznem pasu stopila 7-letna deklica, kar je predstavljalo nepričakovano okoliščino Edisonovemu računalniku, ki se je zanašal, da vozi po cestišču, namenjenemu prometu z motornimi vozili. V hipu sekunde je »izračunal«, da je v izogib (sicer gotovi) nesreči potrebno zaviti desno, preko pločnika in se izogniti nesreči, pa čeprav bi čez nekaj metrov kljub zaviranju avtomobil trčil v cestno svetilko. Računalnik je namreč s stopnjo verjetnosti izračunal, da bo tako nastalo najmanj škode oz. da bi voznik in sovoznik utrpela le lažje poškodbe, življenje deklice pa bi bilo ohranjeno. Alternativa se je kazala v zavoju levo, mimo deklice, na nasprotni vozni pas, kjer pa je računalnik izračunal, da obstaja verjetnost izogiba nesreči brez trka, vendar se je tej opciji ognil, saj je vključevala določeno (sicer majhno) stopnjo verjetnosti, da bi pri tem ne zavil dovolj in bi (smrtno) povozil starejšo gospo, ki je na levi, nekoliko za deklico, sprehajala psa. V tistem trenutku je za volan prijel Jon (s tem prevzel nadzor od avtopilota), ki je – kakor je vedel in znal – zavil levo, da bi se ognil nesreči z deklico in da bi se ne zabil v cestno svetilko. Njegov zavoj se je zaključil nesrečno, saj je trčil v starejšo gospo. Svojci sedaj zahtevajo odškodnino. Jon in Andrej prelagata odgovornost na Porituro, slednja na Edison, le-ta pa na MapSat. Vprašanje je torej, ali kdo odgovarja za vožnjo samovozečega avtomobila in v kolikšni meri?

