

Аспекти осигурања аутоматизованих возила

<https://doi.org/10.18485/aida.2022.23.ch12>

Примљено: 2.2.2022

Прихваћено: 25.2.2022

Стручни рад

Апстракт

У овом раду се анализирају неки аспекти права осигурања од одговорности у вези са аутоматизованим возилима (даље у тексту: АВ). У њему се испитују релевантне одредбе о осигурању из права ЕУ и посебне одредбе немачког права и права Уједињеног Краљевства Велике Британије и Северне Ирске. Аутор закључује да параметри осигурања од одговорности не представљају веће проблеме, осим одредби о приступу и размени података. Проблематична је подела кривице између одговорних лица приликом остваривања одштетних захтева, на коју ће морати да се примењују стандарди засновани на доприносу незгоди и саобраћајним прописима.

Кључне речи: аутоматизована возила, осигурање одговорности, вануговорна одговорност, одговорност за производ, заштита података

1. Увођење аутоматизованих возила у употребу

Аутоматизована возила су највероватније будућност аутомобилске индустрије и вожње. Од њих се очекује да драматично смање незгоде и учине путеве безбеднијим, с обзиром да је 94% тешких незгода последица људске грешке, уз истовремено значајно смањење загушења у саобраћају, трошкова вожње и емисије CO₂ (HTSA, n.d.) (Goldin, 2018). Аутоматизована возила су резултат комбиновања и интеграције више сензора у један систем који помажу возилу да „разуме” окружење у којем се креће и да прилагоди своје понашање на путу (Gilbertsen, 2017).

Постоје различити нивои аутоматизације, који варирају од пуке помоћи људском возачу до рада без возача. *SAE International*, светско удружење инжењера и сродних техничких стручњака у ваздухопловству, аутомобилској индустрији и индустрији комерцијалних возила, развило је широко признату таксономију АВ од шест класа од 0. нивоа (без аутоматизације) до 5. нивоа (потпуно самостално – капацитет вожње под свим условима) (SAE International, 2021). Тренутно, већина нових возила укључује технологију аутоматизације 1. и 2. нивоа, што значи да су опремљена системима за помоћ возачу као што су темпомат, аутоматизовани систем за задржавање траке итд. а ипак човек-возач преузима задатак вожње све време. У плану је и увођење возила 4. нивоа у блиској будућности која омогућа-

* Универзитет Кипра, Правни факултет. Имејл: mchatz07@ucy.ac.cy.

вају да се возило самостално вози без потребе да интервенише човек, али само под одређеним условима на пример, на аутопутевима и по лепом времену. Очекују се и контроверзна возила 3. нивоа која могу сама да се крећу под одређеним условима, али возач мора бити спреман да преузме контролу у случају нужде или ако то возило затражи. Возила 5. нивоа су се показала као технолошки веома изазовна и не очекује се да ће ускоро бити комерцијално доступна.

Генерално, АВ су сложени системи који се састоје од софистицираних хардверских и софтверских компоненти. Они могу да делују на своју околину а да их човек у потпуности не контролише, док њихове радње и потенцијалне последице нису у потпуности дефинисане и предвидиве када буду узете у употребу (European Commission, 2018a, 104–105).

Ствари се додатно компликују чињеницом интегрисања АВ у екосистем повезаних-интелигентних транспортних система (European Commission, 2016). У овом оквиру, АВ може бити повезана и комуницирати једна са другима (комуникација ВкаВ /возило према возилу – прим. прев.) и са саобраћајном инфраструктуром (комуникација ВкаИ /возило према инфраструктури – прим. прев.) ради размене информација и побољшања безбедности. Поред тога, могу да комуницирају са трећим лицима која пружају различите услуге (комуникација ВкаТЛ).

2. Дејство на одговорност за саобраћајне незгоде

Горе наведени елементи представљају велике правне изазове и са становишта одговорности. У конвенционалним возилима, возач може у потпуности да контролише возило током војње, дакле одговорност за саобраћајне незгоде сноси лице које врши контролу над возилом (возач, власник или чувар), а само изузетно произвођач возила. Међутим, очекује се да ће се ова ситуација променити са АВ у коме се контрола возила преноси са човека-возача на систем возила у зависности од нивоа аутоматизације који је уграђен. С тим у вези, важно је напоменути да су неки произвођачи већ јавно изјавили да ће преузети обавезу и с тим повезану одговорност за све незгоде које се могу десити док њихова возила раде у аутономном режиму (Korosec, 2015; Euractiv.com, 2017).

Примећено је да постоје четири главне категорије потенцијалних ризика који се односе на масовну примену АВ: (1) ризици који се односе на кварове софтвера покретачког система АВ, (2) ризици који се односе на кварове на мрежи, (3) ризици који се односе на хаковању и сајбер криминал и (4) ризици / спољашњи ефекти који се односе на избор програма (European Parliament Research Service, 2018, 24–27).

Дакле, поставља се питање која се правила о одговорности примењују на АВ и како је та одговорност подељена између возача возила и произвођача. Сложена и недетерминистичка природа система за самоучење који се користе у АВ такође ствара изазове у погледу стандарда пажње који се примењује за утврђивање кривице. Питање кривице се у сваком случају јавља у фази подношења захтева за надокнадом штете, чак и ако национални закон предвиђа објективну одговорност власника / држаоца / возача возила према трећим лицима.

Детаљно разматрање одредби које регулишу оваква питања је изван оквира овог рада. Што се тиче одговорности за производ, на нивоу Европске уније

(даље у тексту: ЕУ) може се применити Директива о одговорности за производ (Директива 85/374/ЕЕЦ, даље у тексту: ДОП), заједно са општим правилима о непажњи произвођача. Национална права регулишу одговорност власника или возача возила. Многи правни системи грађанског права прописују објективну одговорност власника возила и возача, без обзира на одговорност према степену непажње. Земље обичајног права примењују уобичајена начела непажње.

3. Дејство на осигурање

3. 1. Право ЕУ

Директива ЕУ о осигурању од аутоодговорности (Директива 2007/46/ЕЦ) прописује обавезно осигурање од одговорности према трећим лицима за власнике моторних возила, које покрива и путнике у возилу. Према недавном процесу анализе Европске комисије, у поменутој Директиви нису потребне никакве измене да би се прилагодио АВ. Утврђено је да су они у потпуности покривени постојећим одредбама, које су технолошки неутралне (European Commission, 2018b). Поменутом Директивом је такође успостављен систем за обештећење оштећених лица у незгодама изазваним непознатим или неосигураним возилима.

Важна за АВ је пресуда Суда правде ЕУ у предмету Ц-162/13 Внук (ECJ:EU:C:2014:2146). Суд је појаснио да концепт „употребе возила” у оквиру Директиве о осигурању од аутоодговорности покрива сваку употребу возила која је у складу са нормалном функцијом тог возила. Примећено је да „нормална функција” АВ обухвата аутоматизовану вожњу (ABI & Thatcham Research, 2016, 11–12; Eichelberger, 2020, став 15). Истовремено, потребан је опрез у погледу интеракције Директиве о одговорности за производ и Директиве о осигурању од аутоодговорности, како би се избегле проблеми успостављањем осигурања који се примењује током аутоматизованих режима вожње, који би био прилагођен ДОП у комбинацији са захтевима Директиве о осигурању од аутоодговорности (ABI & Thatcham Research, 2016, 12).

3. 2. Немачко право

Према немачком праву, последице осигурања произилазе из прописа о одговорности у саобраћају за АВ.

Немачко право прописује посебна правила о одговорности власника возила и возача према трећим лицима, која не утичу на њихову потенцијалну одговорност према другим прописима на пример, општим правилима о деликтној одговорности. Ова правила налазесу у Закону о друмском саобраћају (даље у тексту: немачки ЗДС; *Straßenverkehrsgesetz, StVG*) и измењена су тако да укључују АВ.

Генерално, немачки ЗДС регулише питања за АВ од 2. до 4. нивоа. Прописује обавезе држаоца, возача и произвођача у зависности од степена аутоматизације. За АВ 2. и 3. нивоа, возач возила је такође лице које укључује високо-аутоматизовани или потпуно аутоматизовани режим возила и онда када не држи руке

на волану (немачки ЗДС, чл. 1а, ст. 4). Возилима 4. нивоа се не може управљати, осим ако физичко лице, под називом „технички надзор“ (*Technische Aufsicht*), није спремно да одобри маневре возила, ако оно не може да настави да ради у режиму аутономне вожње или да деактивира такав режим вожње (немачки ЗДС, чл. од 1д до 1ф). Технички надзор може да обавља своје задатке и на даљину, односно изван возила (Bundesregierung, 2021, 28).

У чл. 7 ЗДС прописује се објективна одговорност власника возила за било какву повреду или штету нанету трећим лицима, осим ако је проузрокована вишом силом. Таква одговорност се не односи на лице које је учествовало у управљању возилом (немачки ЗДС, чл. 8, ст. 2), односно возача или техничког надзора. Према чл. 17 немачког ЗДС, ако је више од једног возила изазвало незгоду, умешани власници возила су одговорни једни другима у зависности од степена њихове кривице. Исто важи и за незгоде које је возило проузроковало другом возилу.

За незгоде су одговорни и возачи возила. Међутим, њихова одговорност је заснована претпоставци непажње (немачки ЗДС, чл. 18).

Ограничења одговорности за чуваре и возаче у вези са телесним повредама и материјалном штетом износе 10 милиона евра, односно 2 милиона евра (немачки ЗДС, чл. 12, ст. 1), што је дупло више од сума одговорности за конвенционална возила. Немачка влада објашњава да ови износи имају за циљ заштиту оштећених у незгодама и њихов износ одражава недостатак искуства са штетама која настају употребом АВ (Bundesregierung, 2017, 8). Ово је парадокс, с обзиром на то да АВ треба да повећа безбедност и смањи број незгода. Закон о обавезном осигурању (даље у тексту: немачки ЗООс) (*Pflichtversicherungsgesetz – PflVG*) у чл. 1 обавезује власнике АВ да закључе осигурање које покрива не само њихову одговорност, већ и одговорност возача и техничког надзора. Анексом немачког ЗООс прописани су минимални износи осигурања по догађају од 7,5 милиона евра за телесне повреде, 1,22 милиона евра за материјалну штету и 50 хиљада евра за чисту финансијску штету, који се примењују и на конвенционална и на аутоматизована возила. Очигледно је да постоји регулаторни несклад између лимита одговорности и минималног покрића осигурања.

Сходно томе, немачки закон каналише одговорност на власника АВ, који примарно сноси објективну одговорност, с тим да може да разјасни тачну поделу кривице са произвођачем (Bundesregierung, 2017, 8). Из угла осигурања, штете ће решавати осигуравачи моторних возила, који могу имати регресно потраживање према произвођачу или његовим осигуравачима. Такође је вредно напоменути да неки немачки осигуравачи размишљају да понуде власницима полиса осигурања АВ, које би могле да покривају материјалну штету и телесне повреде проузроковане техничким кваровима АВ (Autohaus, 2021).

3. 3. Право Уједињеног Краљевства Велике Британије и Северне Ирске

У Великој Британији је донет Закон о аутоматизованим и електричним возилима 2018. године (даље у тексту: енглески ЗАЕВ) (*Automated and Electric Vehicles*

Act 2018 – AEVA), који успоставља објективну одговорност осигуравача АВ. Ово је изузетна карактеристика према закону Уједињеног Краљевства, у којем се објективна одговорност третира као аномалија (Oliphant, 2019, 196).

Закон се примењује на „аутоматизована возила”, односно возила која је надлежно министарство уврстило на посебну листу и: (а) која су пројектована или прилагођена да буду способна да се самостално крећу, барем у одређеним ситуацијама и (б) могу законито да се користе када се крећу сама, бар у неким околностима или ситуацијама на путевима или другим јавним местима у Великој Британији (AEVA, 2018, чл. 1, ст. 1 и 4). Возило се „вози само” ако ради у режиму у којем га појединац не контролише и не треба да га прати (AEVA, 2018, чл. 8, ст. 1, тач. А). Стога се ЗАЕВ односи углавном на 4. и 5. ниво возила, вероватно и возила 3. нивоа (Chatzipanagiotis & Leloudas, 2020, 169–170).

Без прејудуцирања одговорности било ког другог лица у вези са незгодом, осигураваачи АВ су одговорни за штету коју осигураннику или било ком другом лицу проузрокује АВ приликом вожње на путу или другом јавном месту, под условом да је возило осигурано у време незгоде (AEVA, 2018, чл. 2, ст. 1 и 7). Осигураваачима није дозвољено да условима осигурања ограничи своју одговорност, осим ако је незгода проузрокована неовлашћеним изменама софтвера или неажурирањем софтвера (AEVA, 2018, чл. 2, ст. 6). Ако АВ није осигуран, онда је одговоран његов власник (AEVA, 2018, чл. 2, ст. 2).

Што се тиче ажурирања софтвера, чл. 4 ЗАЕВ дозвољава полисе осигурања које садрже искључења или ограничења обавезе осигураваача према осигураннику ако је: (а) осигураник извршио измене софтвера или уз његову сагласност па се испостави да су такве измене биле забрањене или (б) дошло до пропуста осигураника да инсталира безбедносно критична ажурирања за која су знали или би разумно требало да знају да су „важна за безбедност”, што значи да би било небезбедно користити дотично возило без инсталирања таквих ажурирања (AEVA, 2018, чл. 4, ст. 6, тач. б). Међутим, ако је осигураник друго лице а не уговараач осигурања, онда су ограничења и искључења обавезе дозвољена само ако је осигураник знао да треба да зна да су такве измене забрањене полисом (AEVA, 2018, чл. 4, ст. 2). Иако ове одредбе не утичу на обавезу осигураваача према трећим лицима, оне дају осигураваачима право на обештећење према осигураннику (AEVA, 2018, чл. 4, ст. 4 и 5).

Надаље, обавеза осигураваача или власника може бити смањена, ако је дошло до доприноса лица задуженог за возило да дозволи да возило само почне да се креће када то није било прикладно (AEVA, 2018, чл. 3).

По измирењу обавезе осигураваача АВ према оштећеном лицу, осигураваачи имају право на регрес против било којег лица одговорног за незгоду, укључујући и произвођача АВ (AEVA, 2018, чл. 5). Ако износ наплаћен од одговорног лица премашује износ који је плаћен оштећеном лицу, осигураваач и власник возила су дужни да оштећеном лицу исплате вишак (AEVA, 2018, чл. 5, ст. 3).

Постоји празнина у ЗАЕВ у вези са незгодама које су проузроковали неосигурани власници АВ када раде у аутономном режиму. Иако се очекује да ће Биро за осигурање моторних возила (даље у тексту: БОМВ) обезбедити надокнаду уко-

лико власник није у могућности да исплати одштету, БОМВ не може да покрије такву штету јер не постоји одговорност за неосигураног власника према ЗАЕВ (Law Commission & Scottish Law Commission, 2018, ст. 6.19). Да би се попунила ова празнина, пријављено је да британска влада води разговоре са БОМВ (Law Commission & Scottish Law Commission, 2018, ст. 6.19), док су Комисија за право и Шкотска законодавна комисија препоручиле да Влада Уједињеног Краљевства донесе прописе о обештећењу у вези са неосигураним АВ која имају дозволу за кретање путем (Law Commission & Scottish Law Commission, 2022, ст. 13.39).

4. Подаци у вези са незгодом

С обзиром на сложеност АВ, поделу радњи током вожње између човека-возача и система и евентуалну интеракцију возила са другим странама за осигураваче је од суштинског значаја да могу тачно да реконструишу незгоду и утврде њене околности. Главна питања су како ће се ови подаци прикупљати и колико дуго ће се чувати.

4. 1. Прикупљање и дељење података

Осигуравачи су подржали уградњу система за складиштење података у АВ и дељење снимљених података (ABI & Thatcham Research, 2016, 15). Такви системи су углавном „снимач података догађаја” који бележи и чува важне параметре везане за удес, и Систем за складиштење података за аутоматизовану вожњу који бележи ко је контролисао и шта током управљања у случају неочекиваних догађаја који могу утицати на безбедност саобраћаја на путевима (International Organisation of Motor Vehicle Manufacturers, n.d.) Ови системи могу бити веома корисни за утврђивање битних чињеница у вези са незгодом. Без обзира на то, аутоматско складиштење података покрећу специфични догађаји као на пример, изненадни квар, отварање ваздушног јастука итд. до чега можда неће доћи ако незгода није изазвана директним сударом (Law Commission & Scottish Law Commission, 2018, став 6.57). Дакле, ови системи имају ограничења.

Осим оваквих система, произвођачи често прикупљају податке о употреби возила. Међутим, произвођачи могу бити одбојни према идеји дељења прикупљених података са осигуравачима из углавном два разлога: (а) основали су сопствена осигуравајућа друштва на пример, Тесла (Tesla, н.д.) и можда желе да им ти подаци омогуће конкурентску предност; (б) плаше се да ће осигуравачи настојати да прикупе више података него што је потребно и да их користе за своју комерцијалну корист (Law Commission & Scottish Law Commission, 2022, ст. 13.56). Стога су се осигуравачи моторних возила залагали за успостављање независног чувара података, који ће обезбедити сигурност и заштиту података (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, 2018). Такав предлог су заговарале и групе за заштиту потрошача у вези са неличним подацима (Verbraucherzentrale Bundesverband, 2017, став 5.3), док се томе, изгледа, не противе ни произвођачи аутомобила (European Automobile Manufacturers' Association, n.d.)

Поред тога, осигуравачи би могли да прикупљају и обрађују податке путем посебне опреме уграђене у АВ или инсталиране додатно. Таква опрема се већ користи у оквиру осигурања „плати колико возиш” (Tselentis, Yannis, & Vlachogianni, 2016).

Истовремено, велики део прикупљених података могу бити лични подаци ако омогућавају идентификацију физичког лица било у возилу или ван њега (European Data Protection Board, 2021, ст. 107; Forgó, 2020, ст. 16–17). Дакле, обрада и дељење таквих података је дозвољено само уз поштовање позитивних закона о заштити података о личности.

4. 2. Право ЕУ

4. 2. 1. Обавезности снимача догађаја

Препознајући важност снимача догађаја (даље у тексту: СД) за истраживање несрећа и унапређење безбедности на путевима, ЕУ их је учинила обавезним за нова возила у ЕУ, у складу са Уредбом (ЕУ) 2019/2144 о условима за одобрење типа моторног возила. Према чл. 6, ст. 1, тач. (г), ст. 4 и 5 и чл. 11, ст. 1, тач. (д) поменуте Уредбе, сва моторна возила, укључујући и АВ, морају бити опремљена СД који ће бележити и чувати податке о возилу из периода непосредно пре и недуго након судара. Одговарајуће одредбе узимају у обзир потребу за заштитом и безбедношћу личних података. СД мора функционисати по систему затворене петље, што значи да бежични пренос није дозвољен у реалном времену, док прикупљени подаци морају бити анонимизовани и заштићени од манипулације и злоупотребе. СД можда неће моћи да сними и ускладишти последње четири цифре одељка показивача возила за идентификациони број возила или било коју другу информацију која би могла да омогући идентификацију самог возила, његовог власника или држаоца. Такви подаци могу бити доступни државним органима само у сврху истраживања и анализе незгода и у складу са Општом уредбом о заштити података (даље у тексту: ОУЗП) (General Data Protection Regulation / GDPR– Regulation (EU) No 2016/679). Важно је напоменути да Уредба 2019/2144 не предвиђа дељење података са осигуравачима.

4. 2. 2. Обрада личних података од стране осигуравача

У мери у којој су подаци које прикупљају осигуравачи лични подаци, примењиваће се ОУЗП.

Власници података на које се то односи могу дати сагласност за обраду њихових података од стране осигуравача. Таква сагласност се може дати у тренутку закључења уговора између осигуравача и власника возила. Исто би могло да важи и за овлашћене возаче који су наведени у полиси и, упркос вероватноћи да нису уговорна страна, могли би да потпишу образац сагласности за обраду својих личних података у случају незгоде. Међутим, путници АВ нису могли да дају са-

гласност у време закључења уговора. У таквим случајевима, сваки пристанак би се давао након незгоде.

Додатни основ за обраду података власника возила и уопште, осигураника из уговора, је чл. 6, ст. 1, тач. (б) ОУЗП, односно обрада неопходна за извршење уговора у коме је субјект података уговорна страна. Поред наведеног, чл. 6, ст. 1, тач. (ц) ОУЗП дозвољава обраду ако је то неопходно за поштовање законске обавезе коју има обрађивач података као могућност, под условом да постоје релевантне одредбе у националним прописима.

Посебно ће у пракси бити важни подаци прикупљени другим возилима и инфраструктуром у окружењу као на пример, сигурносне и саобраћајне камере за брзину. У таквим случајевима, обрада личних података могла би се заснивати на легитимном интересу осигураваача да обештете жртве и реше спорове у складу са чл. 6, ст. 1, тач. (ф) ОУЗП. Ипак, ова основа захтева равнотежу интереса са основним правима власника података. Предложено је да у случајевима у вези са осигурањем може постојати већи интерес власника података да спрече нарушавање њиховог правног положаја (Forgó, 2020, ст. 36). Ипак, било би у интересу заинтересованих лица да се чињенице утврде што је могуће јасније како би се убрзао поступак надокнаде штете и како би се избегли потенцијални негативне последице због приговора да се поделе конкретни подаци.

4. 3. Немачко право

Према чл. 63а немачког ЗДС, донетог 2017. године и који се односи углавном на 3. ниво АВ, АВ треба да чува сателитске податке о позиционирању и времену сваки пут када се режим рада промени са аутоматског на ручни и обрнуто. Поред тога, такве податке треба чувати и када систем возила позове возача да преузме контролу или када дође до техничког квара у систему возила. Подаци који се чувају морају бити саопштени надлежним органима када они то затраже и у мери која је неопходна у сврху њихове истраге. Осим тога, подаци се морају на захтев предати трећим лицима која су учествовала у незгоди у мери која је неопходна да би се омогућило остваривање њихових законских права. Податке треба чувати у периоду од шест месеци, осим ако је возило учествовало у незгоди, у ком случају период чувања износи три године. Период од три године номинално се поклапа са општим роком застарелости према немачком закону (немачки Грађански законик, чл. 195). Међутим, тај период почиње првог дана после истека године у којој се догодила незгода (немачки Грађански законик, чл. 199, ст. 1). С тим у вези, немачки законодавац није испоштовао препоруку немачких осигураваача да одреди четворогодишњи рок чувања података (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, 2017, 12).

ЗДС је 2021. године поново измењен и допуњен одредбама о возилима 4. нивоа. Између осталог, додат је нови чл. 1г о обради података. Њиме се утврђује обавеза обрађивача чувара података да чува низ података, као што су идентификациони број возила, подаци о локацији, број и време активирања и деакти-

вирања аутономног режима итд. у случајевима ненормалног рада возила, тј: (а) интервенције преко Техничког надзора, (б) незгоде и безбедносне незгоде, (в) непланиране промене траке и скретања и (г) проблема у раду возила. Произвођачи су дужни да на возилу имају уграђену одговарајућу опрему која омогућава такво прикупљање података, као и да дају упутства чувару о подешавањима обраде података, ради заштите приватности (приватност по дизајну). Чувар података је дужан да те податке на захтев пошаље одређеним државним органима. Од посебног значаја за осигураваче је чл. 1г, ст. 7 немачког ЗДС који даје право трећим лицима да захтевају од чувара предају сачуваних података, како би се покренули поступак наплате штете или се одбранили захтева трећих лица. Трећа лица морају избрисати податке чим им више не буду од користи, а у сваком случају по ограничењу њихових потраживања (Bundesregierung, 2021, 20).

4. 4. Право Уједињеног Краљевства Велике Британије и Северне Ирске

Закон о аутоматизованим и електричним возилима из 2018. године посебно не регулише чување и дељење података. Међутим, индустрија осигурања је у више наврата наглашавала потребу осигуравача да приступе подацима у возилу, да би постојао функционалан систем одговорности и осигурања (ABI & Thatcham Research, 2019, 19; International Underwriting Association, 2019, 11).

Правна комисија и Шкотска законодавна комисија, након дугих консултација, предложиле су Влади да подаци еквивалентни Систему чувања података за аутоматизовану возњу буду постављени на неутрални централни сервер и да се задрже током трогодишњег стандардног рока застарелости, уз додатна три месеца како би се омогућило проналажење и чување података. Током ова три месеца, од осигуравача се очекује да одмах контактирају оне који поседују податке, како би обезбедили довољно времена за утврђивање и очување података (Law Commission & Scottish Law Commission, 2022, ст. 13.50–13.51). Таквим серверима не управљају нити их финансирају произвођачи, већ независна страна ради промовисања поштене и отворене конкуренције између пружалаца услуга (European Automobile Manufacturers' Association, n.d.)

Поред наведеног, законске комисије су препоручиле успостављање обавезе оних који контролишу податке из АВ, да доставе податке осигуравачима ако су подаци неопходни за правично и тачно одлучивање о одштетним захтевима (Law Commission & Scottish Law Commission, 2022, ст. 13.61). Ово би пружило додатну основу за обраду личних података у складу са чл. 6, ст. 1, тач. (ц) ОУЗП, тј. где је „обрада неопходна ради поштовања законске обавезе коју има обрађивач” (Law Commission & Scottish Law Commission, 2022, ст. 13.54).

5. Модел једног осигуравача

Горе наведени развоји показују жељу законодавца за применом модела једног осигуравача. Осигуравачи од аутоодговорности преузимају обавезу да обештете

оштећена лица, без обзира на степен аутоматизације возила и да ли је возило или човек обављао радње вожње. Након тога, осигуравач ће имати регрес против произвођача и / или других одговорних лица, у зависности од расподеле кривице. Стога, из угла одговорности према трећим лицима, одговорност се усмерава на осигуравача или директно (према моделу у Уједињеном Краљевству) или посредно (према немачком моделу). Овај приступ има предност што убрзава надокнаду штете оштећеним лицима, а оставља сложена техничка питања да се утврде и реше међу професионалцима. Додатна предност је у томе што се не прави разлика између аутоматизованих и конвенционалних возила, која ће још дуго делити путеве. Дакле, надокнада штете трећим лицима не постаје превише сложена.

Ипак, мучна питања поделекривице и даље постоје, али су само померена у други план. Осигуравачи морају да разјасне ко је крив. Пошто је грешку у случају аутоматизованих система и вештачке интелигенције тешко утврдити према традиционалним принципима непажње, грешка ће се морати утврдити на основу поштовања саобраћајних правила и техничких безбедносних стандарда, као што је Уредба УН 157 о јединственим одредбама у вези са одобрењем возила у погледу аутоматизованих система за одржавање траке (E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.156). Безбедносни стандарди треба да буду засновани на учинку (Law Commission & Scottish Law Commission, 2018, 93–94), тј. треба да прописују жељени технички резултат, а не средства за његово постизање како би омогућили флексибилност усклађености и избегли гушење иновација. Саобраћајна правила су развијена имајући на уму људске кориснике. Међутим, очекује се да ће АВ бити у складу са њима као минимум, пошто ће путеви бити подељени између АВ различитих нивоа аутоматизације и људских корисника. Уколико није могуће утврдити кривицу, сваки осигуравач ће сносити трошкове обештећења сопственог осигураника (у случају путника и возача), док се одговорност према трећим лицима може приписати подједнако свакој умешаној страни.

6. Границе одговорности и фондови осигурања

Било је сугестија да одговорност за АВ треба да буде ограничена како би се подстицала употреба и усвајање технологије и заштитили произвођачи од прекомерне изложености одговорности. С тим у вези, било је неколико предлога, углавном у САД, за оснивање посебних фондова осигурања за АВ (Abraham & Rabin, 2019, 145; Colona, 2012, 118–119).

Ипак, АВ не би могао да изазове већу штету од обичног аутомобила. Чак и ако квар утиче на цео возни парк, ситуација се не разликује значајно од грешке у дизајну у обичним возилима. Што се тиче ризика од информатичке безбедности, они такође постоје у савременим конвенционалним возилима са интернет везама (Taub, 2021). Стога, из перспективе осигурања, вероватна максимална штета остаје углавном непромењена.

У том погледу, АВ индустрија се разликује од индустрије нуклеарне енергије, као и од бродарске и ваздухопловне индустрије. Активности поменутих индустрија имају катастрофалан потенцијал који је тешко квантификовати и захтевати

да се лимит одговорности учини осигураним. Нуклеарне несреће у Чернобиљу (World Nuclear Association, 2021a) и Фукушими (World Nuclear Association, 2021b), као и случајеви изливања нафте *Deep Horizon* (Environmental Protection Agency, n.d.a) и *Exxon Valdez* (Environmental Protection Agency, n.d.b), су демонстрирали свој огроман потенцијал катастрофе у смислу штете по јавно здравље и животну средину. Поред тога, напади 11. септембра су показали огромне ризике осигурања који произилазе из злоупотребе авијације (Institute for the Analysis of Global Security, n.d.) Без обзира на то, чак и најекстремнији случајеви терориста који користе аутомобиле као оружје (CNN Editorial Research, 2021) су мањи од горе наведених случајева.

Оно што је посебно у вези са АВ је пребацивање одговорности са возача или власника на произвођача, што повећава изложеност произвођача одговорности. Међутим, таква изложеност је свјоствена свим новим технологијама док не сазру.

Дакле, потенцијал катастрофе АВ не утиче на њихову осигурљивост да би се оправдало прописивање посебних лимита одговорности.

7. Закључак

АВ делимично пребацују одговорност са власника или возача возила на произвођача. Из перспективе одговорности према трећим лицима, преовладао је модел једног осигуравача који убрзава обештећење оштећених, без обзира на кривицу возача или власника. Такав модел може произаћи из примене материјалних одредби које прописују објективну одговорност за власника возила, као у Немачкој, или из директне законодавне интервенције у осигурању од аутоодговорности, као у Уједињеном Краљевству Велике Британије и Северне Ирске. У сваком случају, постоји објективна одговорност према трећим лицима, коју треба задржати.

Без обзира на то, питања кривице се морају решити у фази замене и обештећења. У том циљу, приступ подацима о возилу које прикупљају системи за чување података је кључан. Главни практични проблеми односе се на размену неличних података између осигуравача и произвођача. Регулатори су почели да се баве оваквим проблемима, иако до сада у прилично општим терминима. Чини се да га регулатори сматрају мање хитним у поређењу са другим приоритетима, као што су питања сертификације типа возила и успостављање стандарда, и који могу да се реше приватно међу странкама које имају и комерцијално искуство и одмереност. Чини се да подршка осигуравача и произвођача за отпремање података на неутралне сервере потврђује ову другу тачку, барем делимично. Што се тиче дељења личних података, потребна је суптилна равнотежа интереса са одредбама ОУЗП о суверенитету власника података, што значи да ће бити неопходна *ad hoc* процена, у зависности од околности случаја.

Ограничења одговорности или посебна средства осигурања да би се осигурала одговорност која произилази из техничких специфичности АВ нису потребна. Не постоје докази да АВ има већи потенцијал катастрофе за трећа лица од кон-

венционалних возила, а и ако имају, највероватније им неће бити дозвољено да уђу у употребу.

Уопштено говорећи, из угла осигурања од одговорности, главни проблем је приступ подацима о незгодама, што захтева посебну регулаторну интервенцију. Брза компензација жртвама се одржава кроз модел једног осигуравача. Остала питања односе се или на уговорни однос осигураника са осигуравачем или на материјалне одредбе о одговорности, посебно на проблем поделе кривице у одштетним захтевима. Ово последње би се најбоље могло решити постепеним развојем техничких стандарда и применом саобраћајних правила која важе за сва возила, без обзира на њихов начин употребе.

Превео са енглеског језика:
 проф. др Слободан Јовановић

ЛИТЕРАТУРА

- ABI & Thatcham Research. (2016). *Pathway to Driverless Cars: Proposals to support advanced driver assistance*. Доступно на: https://www.abi.org.uk/globalassets/sitecore/files/documents/consultation-papers/2016/09/090916_abi_thatcham_response_ccav_automated_driving_consultation.pdf, 20. 12. 2021.
- ABI & Thatcham Research. (2019, February). *Joint Response to the Law Commission and Scottish Law Commission's Joint Preliminary Consultation Paper on Automated Vehicles*. Доступно на: <https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage-11jxou24uy7q/uploads/2019/06/AV001-ABI-and-Thatcham-Research-joint-response.pdf>, 20. 12. 2021.
- Abraham, K., & Rabin, R. (2019). Automated Vehicles and Manufacturer Responsibility for accidents: A new Regime for a new Era. *Virginia Law Review*, 127–171.
- Autohaus. (2021, September 27). *Allianz-Deutschlandchef Röhler: "Werden autonomes Fahren ganzheitlich versichern"*. Доступно на: <https://www.autohaus.de/nachrichten/schadenbusiness/allianz-deutschlandchef-roehler-werden-autonomes-fahren-ganzheitlich-versichern-2939516>, 20. 12. 2021.
- Bundesregierung. (2017, January 27). *Geszentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, BR-Drucks. 67/17*. Доступно на: https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2017/0001-0100/69-17.pdf?__blob=publicationFile&v=9, 20. 12. 2021.
- Bundesregierung. (2021, February 8). *Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes - Gesetz zum autonomen Fahren*. Доступно на: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/gesetz-aenderung-strassenverkehrsgesetz-pflichtversicherungsgesetz-autonomes-fahren.pdf?__blob=publicationFile, 20. 12. 2021.
- Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. (2020). Automated vehicles and third-party liability: a European perspective. *University of Illinois Journal of Law Technology and Policy*, 109–199.
- CNN Editorial Research. (2021, September 6). *Terrorist Attacks by Vehicle Fast Facts*. Доступно на: <https://edition.cnn.com/2017/05/03/world/terrorist-attacks-by-vehicle-fast-facts/index.html>, 20. 12. 2021.
- Colona, K. (2012). Autonomous Cars and Tort Liability: Why the Market Will "Drive" Autonomous Cars Out of the Marketplace. *Case Western Reserve Journal of Law, Technology & Internet*, 81–130.
- Eichelberger, J. (2020). *Autonomes Fahren und Privatversicherungsrecht*. In B. Oppermann, & J. Stender-Vorwachs, *Autonomes Fahren* (2nd ed., pp. 203–229). Munich: C.H. Beck.

- Environmental Protection Agency. (n.d.a). *Deepwater Horizon – BP Gulf of Mexico Oil Spill*. Доступно на: <https://www.epa.gov/enforcement/deepwater-horizon-bp-gulf-mexico-oil-spill>, 20. 12. 2021.
- Environmental Protection Agency. (n.d.b). *Exxon Valdez Spill Profile*. Доступно на: <https://www.epa.gov/emergency-response/exxon-valdez-spill-profile>, 20. 12. 2021.
- Euractiv.com. (2017, September 18). *Audi takes lead in automated driving, despite regulatory hurdles*. Доступно на: <https://www.euractiv.com/section/automated-vehicles/news/audi-takes-lead-in-automated-driving-despite-regulatory-hurdles/>, 20. 12. 2021.
- European Automobile Manufacturers' Association. (n.d.). *What is a neutral server for vehicle data?* Доступно на: <https://www.cardatafacts.eu/neutral-server-vehicle-data/>, 20. 12. 2021.
- European Commission. (2016). *A European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a milestone towards cooperative, connected and automated mobility*. COM/2016/0766, final, Brussels.
- European Commission. (2018a, May 24). *Frequently asked questions: Commission proposal to amend the Motor Insurance Directive*. Доступно на: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_18_3732, 20. 12. 2021.
- European Commission, D.-G. f. (2018b). *Study on emerging issues of data ownership, interoperability, (re-)usability and access to data, and liability*. Brussels: Publications Office of the EU. doi:<https://data.europa.eu/doi/10.2759/105281>.
- European Data Protection Bord. (2021, March 9). Доступно на: https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-012020-processing-personal-data-context_en, 20. 12. 2021.
- European Parliament Research Service. (2018, February). *A common EU approach to liability rules an dinsurance for connected and autonomous vehicles*. Доступно на: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU\(2018\)615635_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU(2018)615635_EN.pdf), 20. 12. 2021.
- Forgó, N. (2020). Datenschutzrechtliche Fragestellungen des autonomen Fahrens. In B. Oppermann, & J. Stender-Vorwachs, *Autonomes Fahren* (2nd ed., pp. 353-369). Munich: C.H. Beck.
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (2021, February 1). *Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften*. Доступно на: <https://www.gdv.de/resource/blob/65566/7131b741b6cdfcd0548e7ea82b13a630/stn-autonomes-fahren-data.pdf>, 20. 12. 2021.
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. (2017, January 4). *Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes*. Доступно на: <https://www.gdv.de/resource/blob/8810/a724e876287fa4d229604fc385593dea/zum-gesetzentwurf-zum-automatisierten-fahren-2108997827-data.pdf>, 20. 12. 2021.
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. (2018, August 27). *Datenkranz beim automatisierten Fahren gemäß § 63a StVG – externe Speicherung bei einem Datentreuhänder*. Доступно на: <https://www.gdv.de/resource/blob/36102/c9494add5b56ea558f59204a9f85e914/datentreuhaender-und-automatisiertes-fahren-download-data.pdf>, 20. 12. 2021.
- Gilbertsen, C. (2017, March 27). *Here's how the sensors in autonomous cars work*. Доступно на: <https://www.thedrive.com/tech/8657/heres-how-the-sensors-in-autonomous-cars-work>, 20. 12. 2021.
- Goldin, P. (2018, February 20). *10 Advantages of Autonomous Vehicles*. Доступно на: <https://www.itsdigest.com/10-advantages-autonomous-vehicles>, 20. 12. 2021.
- Institute for the Analysis of Global Security. (n.d.). *How much did the September 11 terrorist attack cost America?* Доступно на: <http://www.iags.org/costof911.html>, 20. 12. 2021.
- International Organisation of Motor Vehicle Manufacturers. (n.d.). *Event Data Recorder (EDR) and Data Storage System for Automated Driving*. Доступно на: <https://slidetodoc.com/event-data-recorder-edr-data-storage-system-for/>, 20. 12. 2021.
- International Underwriting Association. (2019, September). *Response to the Law Commissions' preliminary consultation on Automated Vehicles*. Доступно на: <https://s3-eu-west-2.amazonaws.com>

- com/lawcom-prod-storage-11jsxou24uy7q/uploads/2019/06/AV082-International-Underwriting-Association.pdf, 20. 12. 2021.
- Korosec, K. (2015, October 7). *Volvo CEO: We will accept all liability when our cars are in autonomous mode*. Доступно на: <https://fortune.com/2015/10/07/volvo-liability-self-driving-cars/>, 20. 12. 2021.
- Law Commission & Scottish Law Commission. (2018, November 8). *Automated vehicles: A joint preliminary consultation paper*. Доступно на: https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage-11jsxou24uy7q/uploads/2018/11/6.5066_LC_AV-Consultation-Paper-5-November_061118_WEB-1.pdf, 20. 12. 2021.
- Law Commission & Scottish Law Commission. (2022, January 24). *Automated vehicles: Joint report*. Доступно на: <https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage-11jsxou24uy7q/uploads/2022/01/Automated-vehicles-joint-report-cvr-24-01-22.pdf>, 20. 12. 2021.
- NHTSA. (n.d.). *Automated vehicles for safety*. Доступно на: <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles-safety>, 20. 12. 2021.
- Oliphant, K. (2019). Liability for Road Accidents Caused by Driverless Cars. *Singapore Comparative Law Review*, 190–197.
- SAE International. (2021, April 30). *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*. Доступно на: https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/, 28. 1. 2022.
- Taub, E. (2021, March 18). *Carmakers Strive to Stay Ahead of Hackers*. Доступно на: <https://www.nytimes.com/2021/03/18/business/hacking-cars-cybersecurity.html>, 28. 1. 2022.
- Tesla. (n.d.). *Tesla insurance using real-time driving behavior*. Доступно на: <https://www.tesla.com/support/insurance/real-time-insurance>, 28. 1. 2022.
- Tselentis, D., Yannis, G., & Vlachogianni, E. (2016). Innovative Insurance Schemes: Pay as/ how You Drive. *Transportation Research Procedia*, 14, 362–371. doi:<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.088>.
- Verbraucherzentrale Bundesverband. (2017, January 4). *Rechtssicher fahren mit automatisierten Fahrzeuge*. Доступно на: http://www.vzbv.de/sites/default/files/2016-12-30_stn_zum_gesetzentwurf_aend_stvg_final.pdf, 28. 1. 2022.
- World Nuclear Association. (2021a, May). *Chernobyl Accident 1986*. Доступно на: <https://www.world-nuclear.org/information-library/safety-and-security/safety-of-plants/chernobyl-accident.aspx>, 28. 1. 2022.
- World Nuclear Association. (2021b, April). *Fukushima Daiichi Accident*. Доступно на: <https://www.world-nuclear.org/information-library/safety-and-security/safety-of-plants/fukushima-daiichi-accident.aspx>, 28. 1. 2022.