

Шу Ли*
Мајкл Фауре**

Осигурање од аутоодговорности у свету са аутономним возилима

<https://doi.org/10.18485/aida.2022.23.ch8>

Примљен: 1. 2. 2022.

Прихваћен: 20. 2. 2022.

Оригинални научни рад

Апстракт

Незгода ће бити све док имамо возила која се крећу по путу. Ова чињеница остаје непромењена чак и ако прихватимо свет са све већим бројем аутономних возила. Из правне перспективе, појава аутономних возила доводи у питање не само наша правила о одговорности и безбедносне прописе, већ и оквир осигурања. Овај последњи аспект је изазвао мање дискусије упркос његовом значају у преношењу ризика и надокнадама штета. Власник возила је у ЕУ у обавези да закључи осигурање од одговорности за своје регистровано возило. У овом раду тврдимо да ће аутономних возила представљати велике препреке за оштећена лица када се поуздају у осигурање од одговорности ради надокнаде штете. Критички анализирамо правац прилагођавања постојећег правног оквира и идентификујемо адекватност накнаде по систему „без кривице” у контексту аутономних возила. Закључујемо овај радистичући на нека важна питања која не спадају у шеме осигурања, али ће имати значајне последице по будући дизајн парадигме осигурања за аутономних возила ЕУ.

Кључне речи: аутономна возила, вештачка интелигенција, осигурање одговорности, систем надокнаде без кривице, Директива о осигурању од аутоодговорности, саобраћајно право

1. Увод

Статистика је показала да је око 95% саобраћајних незгода у ЕУ повезано са људским грешкама.¹ Како смањити људске грешке постаје стога кључно питање за унапређење безбедности саобраћаја. Један од могућих начина је да се смањи

* Истраживач на постдокторским студијама у областима вештачке интелигенције и права, Универзитет у Хелсинкију. Имејл: shu.li@helsinki.fi.

** Професор упоредног и међународног еколошког права на Универзитету у Мاستрихту и професор упоредног приватног права и економије на Правном факултету Еразмус у Ротердаму. Имејл: michael.faure@maastrichtuniversity.nl.

¹ European Parliament, Road fatality statistics in the EU, доступно на: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20190410STO36615/road-fatality-statistics-in-the-eu-infographic>, 15.1.2022.

ослањање на људска приликом управљања возилом. Ова перспектива више није фантазија, јер се вештачка интелигенција (даље у тексту: ВИ) користи у возилима. Инсталирањем више сензора и применом напредних алгоритамских структура, возило је у стању да прима и анализира податке из околине, што на крају може омогућити возилима да направе прецизна предвиђања и донесу одговарајуће одлуке у различитим условима. Возило које има способност самоучења и може заменити људска бића у доношењу одлука на путу је такозвано аутономно возило (даље у тексту: АВ).

Иако можемо замислити свет без возила којима управљају људи на путу, чињеница је да у догледној будућности можемо имати хибридни образац друмског саобраћаја, који садржи и возила која управљају људима и АВ. Овај хибридни саобраћај ће створити многе изазове у погледу регулисања ризика. На пример, предвиђање је суштина ВИ (Agrawal, Gans, Goldfarb, 2018), али оно може бити погрешно и АВ не могу у потпуности да избегну све несреће. У ствари, како се у литератури тврди, регулисање ризика који представља ВИ може бити још теже, јер доношење одлука у оквиру ВИ система може бити непрозирно и необјашњиво (Pasquale, 2015). Поред тога, постављају се питања када је у питању интеракција човека и АВ. Остаје контроверза за питања као што је тренутак у којем ће људи-возачи преузимати команде возила и да ли је таква опција примопредаје неопходна за АВ са изузетно високим нивоом аутоматизације. Због тога, већина текуће дебате се фокусира на питање како одредити одговорност релевантних страна у циљу одговарајућег одвраћања (Marchant, Lindor, 2012; Webb, 2016; Collingwood, 2017; Taeihagh, Lim, 2019; Patti, 2019) као и како формулисати регулаторна правила како би се осигурало да само безбедни системи вештачке интелигенције могу бити стављени у промет (Veale, Borgesius, 2021). Са друге стране, постоји само мало истраживања која прецизно указују на утицај АВ на сектор осигурања (Borges, 2019).

Једна важна шема за обезбеђивање обештећења у саобраћајним незгодама у ЕУ је обавеза власника возила да закључе осигурање од одговорности за своје возило (Директива о осигурању од аутоодговорности, 2009). Главни циљ овог рада је да открије утицај АВ на тренутни правни оквир осигурања од одговорности да даље проценимо потенцијални правац за креирање политике, а затим ћемо приказати поремећај који стварају АВ. У наставку ћемо објаснити карактеристике правног оквира за решавање саобраћајних несрећа пре АВ (трећи одељак) и анализирати како АВ представљају изазов обавезном осигурању од аутоодговорности (четврти одељак). У петом одељку разматрамо тренутни оквир осигурања од одговорности у контексту АВ и предложимо шему надокнаде „без кривице” за штету проузроковану АВ. У шестом одељку критички разматрамо потенцијалне правце које су усвојиле државе чланице за ублажавање проблеме у оквиру система осигурања од одговорности. Поред тога, дајемо и неке разлоге о томе због чега би систем обештећења „без кривице” могао постати популаран за обештећење жртвама у ери АВ. Седмим одељком закључујемо овај рад.

2. Поремећај и изазови које доносе АВ

Пре појаве АВ било је потребно активно ангажовање возача приликом управљања возилом на путу. Насупрот томе, појава АВ може донекле довести до престанка контроле људских возача. Разлика у погледу контроле коју врши човек-возач може се користити као променљива за даље разликовање различитих АВ.

Како је *SAE International* прецизирао, сва возила би се могла категорисати од 0. нивоа 0 до 5. нивоа у спектру, са све већим нивоом аутоматизације.² Уопштено говорећи, АВ на нивоима од 0. до 2. и даље захтевају од човека-возача да активно контролише возило. Другим речима, како је нагласио *SAE International*, човек још увек *вози* ауто. Поређења ради, АВ на нивоима од 3. до 5. показује значајно повећан ниво аутоматизације на којима се, упркос томе што седе на седишту возача, не може више сматрати да возачи *возе* аутомобил. Када је возило опремљено већом способношћу аутоматизације, разумно претпостављамо да може да управља возилом на начин који је статистички безбеднији од просечног људског возача. Иначе се не би смело јурити на путу. Стога, људски возач не би требало да заобиђе вожњу, осим ако не постоји јасан захтев или сигнал да се то од њих захтева (за АВ на 3. нивоу). Као што се у литератури истиче, додатна људска интервенција може чак довести до додатног ризика када су возила веома аутономна, јер машина у овој ситуацији може да ради боље од људи у светлу анализе услова на путу и доношења одлуке у складу са тим (Hevelke, Nida-Rumelin, 2015, 624). Због тога, за АВ на нивоу од 4. до 5. не постоји захтев за уплитањем човека. Улога возача, како су неки теоретичари указивали, изгледа да се не разликује од путника у возилу (Schroll, 2015, 815–816).

Трансформација коју су направили АВ не само да значајно мења начин војње, већ има и значајне последице за ризик који представља на путу. Из угла ризика, прво запажање је да више не можемо очекивати да возач на возачком седишту буде одговоран за ризик за све нивое АВ (Wendehorst, 2020). Пошто више не могу да контролишу аутомобил, за возача АВ на нивоу од 4. до 5. трећа лица (на пример, произвођачи или добављачи услуга) ће играти значајнију улогу у смањењу ризика од незгоде (Wendehorst, 2020). Ова промена парадигме контроле одразиће се и на сферу осигурања. Пре него што ближе погледамо његове изазове за важећи оквир осигурања, прво ћемо размотрити у трећем одељку како се у правном оквиру регулишу саобраћајне незгоде у свету без АВ.

3. Правни оквир за саобраћајне незгоде ЕУ

Из институционалног угла, два циља су императив за регулисање незгода. Један је успостављање одговарајућих правила како би се релевантне стране подстакле да се понашају на одговарајући начин; други је да се обезбеди да оштећена лица могу наплатити надокнаду презентацијом уверљивих инструмената

² SAE, Levels of Driving Automation, доступно на: <https://www.sae.org/blog/sae-j3016-update>, 15. 1. 2022.

(Calabresi, 1970). У овом одељку, наш циљ је да представимо како се ова два циља материјализују у сфери регулисања саобраћајних незгода у ЕУ пре појаве АВ.

3. 1. Правни оквир одговорности: ко је одговоран за саобраћајну незгоду?

Саобраћајне незгоде се у основи регулишу применом два правна система: систем одговорности за производе и систем саобраћајног права.

С једне стране, произвођач возила може увести ризике кроз свој начин производње. На нивоу ЕУ, Директива о одговорности за производе из 1985. године је донета како би се ускладила одговорност произвођача: ако је незгода проузрокована њиховим неисправним производом, произвођач је објективно одговоран за штету. Возило није изузетак; то је такође производ, тако да произвођач возила може бити подложен објективној одговорности.³

С друге стране, возач и власник возила својим лошим понашањем у управљању возилом могу допринети незгодама. Такође је успостављен посебан систем саобраћајне одговорности како би се ова лица одвратила од неприкладног понашања. Међутим, за разлику од објективне одговорности за производе, овај систем саобраћајне одговорности није усклађен на нивоу ЕУ, већ је уређен домаћим прописима о одговорности у саобраћају. Због тога видимо велика одступања у погледу одговорности возача и власника на нивоу држава чланица. Суштина је да возачи обично подлежу правилима по систему кривице (упркос претпоставци кривице возача у неким правним системима) (Patti, 2019). У неким државама, на власника возила се примењују правила објективној одговорности, иако је штета заправо настала услед техничког квара у вези са производњом⁴ или понашањем возача (Slimmen, Van Boom, 2017, 19, ст. 55).

3. 2. Оквир осигурања: како надокнадити штету оштећеним лицима у незгодама?

Оквир осигурања је неопходан у светлу пребацивања ризика и обештећења. Садашњи режим одговорности подразумева да су произвођачи, као и „стварни” возачи / власници, у опасности да снесу одговорност и обавезу да обештете лица која су претрпела штету у саобраћајној незгоди. Стога, овалица могу бити подстакнута да унапред пребаце ризик како би избегле неподношљиву обавезу надокнаде након што се догоди незгода. Осигурање које ова лица закључују ради покривања своје одговорности за обештећење трећих оштећених лица је такозвано осигурање од одговорности према трећим лицима.

Ако је до незгоде дошло због квара на возилу, његов произвођач на крају сноси одговорност ако они прво нису на мети оштећених лица. У овом случају, с

³ Директива о одговорности за производе, 1985, чл. 1.

⁴ Као што су Немачка, Француска и Холандија (Engelhard, De Bruin, 2017, 72–75).

обзиром на избегавање ризика, произвођачи имају разлога да закључе осигурање од одговорности како би унапред пребацили сваку штету нанету трећим лицима (Geistfeld, 2017, 1616).

Ако је до незгоде дошло због грешака у раду људи, власник возила (без обзира да ли се на њега примењују правила система на основу кривице или објективној одговорности према домаћим прописима о саобраћају) често је прва мета оштећеног лица, чак и ако су незгоду изазвале друга лица (на пример, возачи или произвођачи). Стога би они такође имали разлога да закључе осигурање од одговорности. Како су овалица обично физичка лица која могу имати ограничену имовину из које би могли да довољно обештете оштећено лице, донета је посебна Директива о осигурању од аутоодговорности (MID, 2009) која обавезује све *власнике* возила која су регистрована у ЕУ да закључе осигурање од одговорности које покрива потенцијалну штету трећег оштећеног лица пре него што возило крене у саобраћај.⁵

Када се догоди незгода, оштећени може поднети директан захтев против осигуравача одговорности власника возила.⁶ Другим речима, осигуравачи одговорности сносиће обавезу да оштећеном лицу надокнаде штету која је проузрокована и коју је требало да покрије осигураник. Међутим, у пракси постоје шансе да оштећена лица из различитих разлогане успеју да наплате надокнаду. Прво, у државама у којима је одговорност искључиво заснована на кривици (тј. само возачи подлежу одговорности по основу кривице), доказ о кривици може послужити као препрека за оштећена лица која траже надокнаду штете. Подсетимо, Директива о моторним возилима из 2009. прописује обавезу закључења осигурања грађанске одговорности, али не даје гаранцију накнаде штете оштећеном лицу. Друго, у државама чланицама у којима се на власнике моторних возила примењује систем објективне одговорности, постојање различитих *ипријовора* које власницима имају на располагању (на пример, доприноси немар, виша сила итд.) може спречити да заштићеналица буду обештћена. Чак и строги члан 18 Директиве из 2009. прописује право директне тужбе, што не искључује могућност да осигуравачи уложи приговор радиодбране од одштетног захтева оштећеног лица. Поред тога, важно је напоменути да, као вид осигурања трећих лица, осигурање од аутоодговорности обично не покрива одговорност за повреду или штету нанесену *возачу* возила које је изазвало незгоду (Slimmen, Van Boom, 2017:19, ст. 56). Повреде и штета недужних путника, међутим, могу бити покривене у складу са домаћим прописима.

Укратко, иако је у ЕУ успостављено обавезно осигурање од одговорности, право на надокнаду штете бити у великој мери ограничено са неколико фактора на националном нивоу. Настанак незгоде не мора нужно да проузрокује штету трећим лицима која би била покривена осигурањем у корист трећих лица. Због тога, оштећеним лицима би могли бити понуђени други механизми или би они могли да укажу на неке путем којих би се одвијало обештћење. На пример, обич-

⁵ Директива о осигурању од аутоодговорности, 2009, фуснота, бр. 8 и чл. 3.

⁶ Ово право покретања тужбе прописано је чл. 18 Директиве о осигурању од аутоодговорности из 2009. године.

ни људи могу изабрати производ осигурања да унапред пребаце ризик. Штавише, као што ћемо размотрити у одељку 5, неке државе развијају системе компензације без кривице (Faure, Hartlief, 2003, 150-151; Faure, 2004), према којима би обавеза за надокнаде настајала самом чињеницом настанка штете уместо одговорности (Schroll, 2015, 822). У следећем одељку ћемо објаснити како ће нове карактеристике које доносе АВ представљати изазов за тренутни оквир осигурања.

4. Како АВ представљају изазов за постојећи оквир осигурања одговорности

Према Директиви из 2009. године, под возилом се подразумева „свако моторно возило намењено за путовање по копну и покретано механичком снагом, али које се не креће по шинама, и било коју приколицу било да је повезана или не.”⁷ Према томе, АВ су регулисани поменутом Директивом без икакве разлике у односу на традиционална возила којима управљају људи. Власник регистрованог АВ је стога у обавези да закључи осигурање од одговорности пре него што његов АВ може да се укључи у саобраћај. Штавише, кад год се догоди незгода од жртава се очекује да добију одштету путем осигурања од аутоодговорности. У овом одељку ћемо идентификовати неке изазове за оштећена лица која траже надокнаду своје штете кроз осигурање од одговорности у складу са тренутним оквиром.

Прво, државе чланице, које искључиво примењују систем заснован на кривици, имају највише изазова са појавом АВ. Кад год је АВ учествовао у саобраћајној незгоди, оштећена лица у овим државама чланицама била би у слабом положају у погледу доказивања постојањакривице. Ово се посебно односи на случајеве када у незгоди учествују АВ на нивоу од 3. до 5. Пошто возачи могу мало да контролишу АВ, њихова активност може представљати мали спољни ризик и оштећеним лицима би било тешко, ако не и немогуће, да докажу да је незгода повезана са кривицом возача или власника (Engelhard, De Bruin, 2017, 83, 110). Стога, из правне перспективе, изгледа да би државе чланице које излажу власнике објективној одговорности обећале бољу заштиту жртава у ери АВ. Оштећена лица која претрпе негзоду у овим државама чланицама могу очекивати лакши процес за наплату штете. Међутим, мора се напоменути да изазов који се поставља у погледу надокнаде не представља нужно чврсту претпоставку у прилог томе да власници буду објективно одговорни за саобраћајне незгоде. Као што ћемо размотрити у петом одељку, да ли власници АВ подлежу објективној одговорности, требало би да се одреди на основу многих других (важнијих) разматрања (на пример, ефекат одвраћања).

Друго, државе чланице које усвајају објективну одговорност за власнике нису имуне на изазове које представљају АВ. АВ могу довести до нових проблема у вези са суброгацијом. Према садашњем оквиру осигурања, власници су обавезни да закључе обавезно осигурање од одговорности. Ипак, ако се испостави да је незгода повезана са техничким недостацима произвођача или кривицом возача, након исплате надокнаде штете, осигуравачи одговорности ће морати да наплате

⁷ Директива о осигурању од аутоодговорности, 2009, чл. 1, ст. 1.

губитак од ових лица на основу суброгације (Schellekens, 2015). Овај приступ, међутим, не би био лак. С једне стране, осигуравачима би било тешко да утврде кривицу возача за АВ на нивоу од 3. до 5. С друге стране, због нетранспарентног доношења одлука у систему вештачке интелигенције и осигуравачима би било тешко да докажу да су незгоду „проузроковали” релевантни произвођачи.

Треће, постоји неслагање у вези са кругом заштићених лица у ери АВ. Као што је већ поменуто, осигурање од аутоодговорности углавном не покрива телесну повреду или материјалну штету возача возила, јер ће их у супротном то погрешно подстицати да се непромишљено понашају. У контексту АВ, улога возача је међутим промењена. Нарочито када су у питању АВ на нивоу од 3. до 5. они се према *SAE International* више не доживљавају као „возачи.” Преузимање контрола за возила на нивоу од 4. до 5. такође указује да су она слабо повезана са незгодама. У том смислу, возачима је намењена улога која је без неке велике разлике у односу на остале путнике у АВ. Ово запажање затим покреће контроверзу о томе да ли „возачи”, који имају малу (ако не и никакву) контролу над АВ и невини су у несрећи, могу бити заштићена оштећена лица када претрпе телесну повреду или штету (Engelhard, De Bruin, 2017, 118). Одговор на ово питање у садашњем правном оквиру још није јасан.

5. Дискусија

До сада је наша анализа описала постепену трансформацију АВ и њен утицај на тренутни механизам осигурања од одговорности. Сврха петог одељка је двострука. Прво, истражићемо потенцијалне приступе за прилагођавање постојећег оквира осигурања од одговорности као одговор на изазове АВ и дискутовати о потенцијалним предстојећим проблемима. Друго, детаљније ћемо размотрити потенцијалне алтернативне системе у светлу пребацивања ризика и надокнаде штете.

5. 1. Прилагођавање постојећег оквира осигурања од одговорности области АВ

Узимајући у обзир изазове које представљају АВ, можемо покушати да прилагодимо постојећи оквир осигурања од одговорности на начин који је у стању да заштити оштећена лица у ери АВ. У овом одељку ћемо спровести критичку анализу потенцијалних праваца.

Прво, креатори политике из држава чланица које искључиво усвајају правила система по основу кривице возача могу да пређу на парадигму примене објективне одговорности на власнике (Engelhard, De Bruin, 2017). Тврдимо да, иако ова промена парадигме може обећати лакши процес остваривања надокнаде штете, добија критике у другим аспектима. За почетак, из угла права и економије, примарни циљ деликтне одговорности лежи у одвраћању, а не у обештећењу. У том смислу, ако се једног дана од власника АВ захтева да снесе објективну одговорност, то би требало да буде у циљу одвраћања власника од тога да смање

трошкове незгоде. Међутим, недостају нам докази на овом путу и што је још горе, из перспективе одвраћања, можемо чак доћи до супротног закључка према нашој анализи. Да се то објасни, повећање нивоа аутоматизације указује на то да би одговорност за лица у вези са возилом (на пример, власнике) требало да буде мање а не више објективна. Осим разматрања одвраћања, примена објективне одговорности према власницима може изазвати неке нежељене ефекте у погледу друштвеног прихватања АВ. Људи би хтели да користе иновативни производ под условом да изазива ниже трошкове, што такође укључује трошкове незгоде којих могу теретити. С обзиром на објективну одговорност, од власника се очекује да преузму већу одговорност упркос њиховој све мањој способности да смање трошкове незгоде (Engelhard, De Bruin, 2017, 123). С тим у вези, потрошачи се могу уздржавати од куповине АВ. Зато, иако проширење објективне одговорности на власнике АВ може пружити бољу заштиту потрошача, оно такође може бити у супротности са другим важнијим циљевима политике.

Друго, можемо очекивати да би неке државе чланице могле одустати од тренутног обавезног осигурања власника моторних возила од одговорности и прећи на други механизам захтевајући од произвођача да закључе обавезно осигурање од одговорности, посебно за АВ на нивоу од 3. до 5. На тај начин заштићена лица могу заобићи проблеме приликом доказивања кривице возача или суочавајући се са приговором власника (у државама у којима се примењује систем објективне одговорности). Алтернативно, оштећена лица у новом моделу могу захтевати надокнаду штете од осигураваача одговорности произвођача, које се заснивају на објективној одговорности за производ. Овај приступ, међутим, није савршен. На пример, тренутни режим објективне одговорности за произвођаче је изграђен на кључном концепту, односно „грешци.” С тим у вези, доказивање узрочности и утврђивање грешке послужило би као препрека за надокнаду штете оштећеним лицима. Осим тога, ако обавежемо све произвођаче АВ без разлике да закључе осигурање од одговорности, то ће наићи на противљење произвођача који се не баве производњом возила са нижим нивоом аутоматизације (нивои од 0. до 2.) Такође, с обзиром на чињеницу да би произвођачи имали бољи капацитет од власника у погледу сношења ризика, можда није мудро одржавати шему обавезног осигурања од одговорности која би приморала произвођаче АВ да купују осигурање од одговорности. Заправо, чак и без даље реформе, због изложености објективној одговорности за производе, произвођачи АВ (на нивоу од 3. до 5.) биће и даље подстакнути да купују осигурање од одговорности како би пребацили ризик. Ово такође доводи у питање додатну вредност обавезе произвођача да закључују осигурање од одговорности.

Анализа у овом одељку указује да ће на прилагођавање постојећег оквира осигурања од одговорности утицати одређене препреке и супростављања, које се углавном налазе у сфери одговорности. Стога би креатори политике могли бити додатно мотивисани да примене нови приступ како би пружили заштиту економски слабијим лицима у саобраћају. Овај приступ се може боље одвојити од одговорности власника или произвођача и да се једноставно покреће самим настанком штете. Систем обештећења без кривице на тај начин постаје привлачан,

поред осигурања од одговорности. У следећем одељку посветићемо већу пажњу потенцијалној функцији система надокнаде штете без кривице у контексту АВ и идентификовати његова потенцијална ограничења.

5. 2. Систем надокнаде штете „без кривице” у односу на АВ

У пракси, директно осигурање је конкретна материјализација системанадокнаде штете без кривице. Директно осигурање се приметно разликује од осигурања од одговорности, јер је осигураник оштећено лице, а не оштећеник, и оно се покреће тренутком настанка штете уместо да се ослања на одговорност (Faure, Hartlief, 2003, 150–151). Директно осигурање се такође разликује од осигурања у корист уговарача, јер у директном осигурању потенцијални оштећеник, а не оштећено лице, представља уговарача осигурања који закључује уговор са осигуравачем, чак и када је оштећено лице осигураник у оба система (Faure, Hartlief, 2003, 150–151). Дакле, када се примењује директно осигурање, заштићено лице може директно да захтева надокнаду своје штетеод осигуравача без позивања на одговорност штетника, чиме је обештећење правично и брзо (Pearl, 2018, 1833). Постоји неколико (европских) правних система у којима се примењује такав механизам директног осигурања. То је, на пример, случај у Шведској где Закон о штети у саобраћају из 1975. године нуди надокнаду оштећеним лицима по принципу „без кривице” (Nyquist & Parsson, 2006, 227). Систем омогућава лако решавање спорова путем одбора за повреде у саобраћају и висок степен задовољства оштећених лица (Strömbäck, 2000, 89). Недостатак упућивања на одговорност у оквиру система надокнаде штете„без кривице” такође помаже у смањењу правне несигурности, што би желела сва заинтересована лица.⁸ С једне стране, за позадинскалица (на пример, дигиталне дизајнере и пружаоце услуга) чија одговорност у ери вештачке интелигенције остаје још увек нерешена, увођење механизма надокнаде без грешке може их натерати да настоје да пласирају иновативне технологије на тржиште без озбиљног одлагања (Colonna, 2012). С друге стране, за осигураваче, изгледа да неће патити од неизвесног пејзажа одговорности, што их може довести до тога да предвиде ризик и прецизније израчунају премију. Поред тога, у поређењу са осигурањем од одговорности, коришћење директног осигурања за покривање штета у вези са АВ је фаворизовано од стране осигуравача, јер се могу ослањати на релативно видљиве и објективне варијабле (на пример, годишња километража и годишњи износ произведених АВ) да би разликовали ризик и одредили премију.

Директно осигурање традиционално постоји за решавање штета које се одnose на здравље на раду и животну средину (Faure, Hartlief, 2003, 150–151). Сада је то примећено у недавној законској реформи у вези са АВ. На пример, у Уједињеном Краљевству, нови Закон о аутоматизованим и електричним возилима из 2018. године јасно је ставио до знања да када је незгудо проузроковало аутоматизовано возило, осигуравач ће бити одговоран за штету коју претрпи осигурано

⁸ Више о предностима модела директног осигурања: Faure, 2002.

лице или било које друго лице као последица негзоде.⁹ У том смислу, кривица возача или друге препреке које се придржавају идентификације одговорности не играју никакву улогу у току обештећења (Atkinson, 2020, 148–149). Још значајније, у моделу Уједињеног Краљевства, повређени возач се у принципу неће разликовати од било које друге жртве у светлу добијања одштете.

Међутим, развој директног осигурања, као и других система надокнаде штета „без кривице”, изазвао би друге проблеме. На пример, штета обухваћена системом надокнаде „без кривице” може бити ограничена на личну повреду или смрт, што искључује материјалну штету (Schellekens, 2015). Поред тога, остаје контроверзно када се ради о питању ко треба да обезбеди покриће (државни фонд, приватна осигуравајућа друштва или произвођач АВ) у оквиру система надокнаде штете „без кривице” и на који начин (добровољно или обавезно учешће) (Schroll, 2015; Pearl, 2018). У том смислу треба развити даља нијансирана правила која ће регулисати ова питања или на нивоу државе чланице или, у недостатку поменутих, на нивоу ЕУ.

6. Остала питања ван оквира осигурања

Досадашња дискусија је указала на два важна питања: како АВ изазивају систем осигурања од одговорности за саобраћајне незгоде и шта креатори политике могу да ураде да прилагоде постојећи оквир осигурања за увођење новог система директног осигурања. Када се бавимо овим питањима, можемо стећи утисак да се учинак оквира осигурања од одговорности такође ослања на друге системе, који су такође на раскрсници у ери вештачке интелигенције. У овом одељку желимо да укажемо на конкретна питања која не спадају у механизам осигурања од одговорности, али заслужују додатно појашњење креатора политике.

Прво, одговорност је битна. Разумљива интеракција између одговорности и осигурања је да ако лице које није склоношењу ризику преузме неку одговорност, оно може бити мотивисано да унапред закључи осигурање од одговорности. Дакле, потенцијал сношења одговорности је предуслов за закључење осигурања од одговорности. У контексту АВ, круг потенцијално одговорних лица може да превазиђе конвенционално признате возаче / власнике и традиционалне произвођаче. Додатне стране које дизајнирају и развијају интелигентни систем у дигиталном формату и разне суштинске позадинске услуге такође могу имати значајан утицај на безбедност АВ (Wendehorst, 2020). Колико су овалица подложна и којој врсти одговорности представља врућу тему која је већ покренула доста дискусија. Резултат такве дебате ће имати утицаја на осигурање од одговорности, јер ће свака правна несигурност бити део трошкова који би на крају били пребачени на осигураваче (Geistfeld, 2011). Непосредно запажање је да када се осигуравачи спремају да понуде осигурање од одговорности овим лицима, с обзиром на нетранспарентност доношења одлука ВИ, осигуравачи ће развити конкретне мере или их обезбедити за прецизно предвиђање ризика.

⁹ Део I, Одељак 2. Доступно на: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents/enacted>, 15. 1. 2022.

Друго, заштита дизајном је важна. То значи да можемо настојати да намерно унапред дизајнирамо систем ВИ на начин да заштитимо потрошаче, обезбедимо етичке вредности и олакшамо истрагу када дође до незгоде (Etzioni, Etzioni, 2017; Firlej, Taeihagh, 2021). ВИ је мач са две оштрице у светлу промене ризика. С једне стране, као што је управо поменуто, то ствара велику неизвесност за осигураваче приликом израчунавања премије, што може довести до проблема неосигурљивости. С друге стране, на дуге стазе, пошто је више сензора инсталирано бележи се обиље података током вожње па осигуравачи имају потенцијал да сазнају узрок ризика и побољшају своје моделе предвиђања (Eling, Nuessle, Staubli, 2021). У ери АВ, систем ВИ би стога требало да буде дизајниран на начин да прикупља и бележи релевантне податке. Важно је напоменути да ће институције служити као канал за премошћивање осигуравача и руковооца подацима. У том погледу посебно је важно да пропис појасни да системи ВИ морају да чува систем снимања ради праћења ризика и што је још важније, ова правила треба да обезбеде заштиту података и избегну свако друго неетичко понашање (на пример, дискриминацију).

Треће, стандардизација је важна. У доба дигитализације, док регулатива и правила о одговорности имају значајан утицај на понашање заинтересованих страна постављањем оквира безбедносних захтева и расподелом ризика, многи мањи али подједнако важни послови су допуњени меким прописима. Органи за стандардизацију обично укључују стручњаке у одређеним областима и могу да донесу нека нијансирана правила на брз и флексибилан начин. На пример, као што је поменуто, *SAE International* је уложио много посла у категоризацији различитих АВ. Такав рад производи приличан утицај приликом проучавања контроле коју врши једно лице, што би могло да кристализира поделу одговорности између више лица.

7. Закључак

То што машине постају интелигентне учиниће правни оквир хистеретичним. У овом чланку разматрали смо како АВ могу пореметити традиционално обавезно осигурање од одговорности за возила.

Наша анализа показује да, у зависности од домаће регулативе, оштећена лица могу бити суочена са непремостивим препрекама да добију надокнаду штете настале у незгоди са АВ на високом нивоу аутоматизације (тј. ниво од 3. до 5.) Ово је посебно случај када се незгода догоди у државама чланицама које искључиво усвајају правила о систему на основу кривике возача. Иако постоји литература која заговара објективну одговорност за возаче АВ, контрааргумент из наше анализе је да то може претерано одвратити возаче, који заправо врше све мању контролу над АВ. Поред тога, наша анализа показује да, иако би обавеза возача да купују осигурање од одговорности могла бити мање пожељна у контексту АВ, промена парадигме која захтева од произвођача да закључе осигурање од одговорности ће поставити додатне институционалне препреке и за несметану процедуру остваривања накнаде штете. Осим механизма осигурања од одговорности, у овом раду се указује на потенцијал система накнаде штете „без кривике”, с обзиром на њено

ослањање на чињеницу настанка штете, а не на одговорност за покретање поступка надокнаде штете. Међутим, примена тог система обештећења без кривице, засноване на директном осигурању у корист оштећених лица и даље захтева много додатних корака који прецизирају, на пример, услове покрића као и друге кључне карактеристике.

Даље истичемо да режим осигурања од одговорности зависи од многих других инструмената. Кристално јасан режим одговорности, унапређење безбедносне контроле по дизајну, као и међународна сарадња на стандардизацији ће промовисати јасну визију будућег правног оквира осигурања.

Превео са енглеског језика:
проф. др Слободан Јовановић

ЛИТЕРАТУРА

- Agrawal, A., Gans, J., & Goldfarb, A. (2018). *Prediction machines: the simple economics of artificial intelligence*. Boston, Massachusetts: Harvard Business Review Press.
- Atkinson, K. (2020). Autonomous Cars: "Driving Force for Change in Motor Liability and Insurance". *SCRIPTed: Journal of Law, Technology and Society*, 17(1), 125–151.
- Borges, G. (2019). New liability concepts: The potential of insurance and compensation funds. Lohsse, S., Schulze, R., Staudenmayer, D. (Eds.) in: *Liability for Artificial Intelligence and the Internet of Things* (145–164). Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft GmbH & Co. KG.
- Calabresi, G. (1970). "Front Matter" in *The Cost of Accidents: A Legal and Economic Analysis* (pp. iii–vi). Yale University Press. <http://www.jstor.org/stable/j.ctt1cc2mmw.1>.
- Collingwood, L. (2017). "Privacy implications and liability issues of autonomous vehicles", *Information & Communications Technology Law*, 26(1), 32–45.
- Colonna, K. (2012). "Autonomous cars and tort liability: why the market will 'drive' autonomous cars out of the marketplace", 4 Case W. Res. JL Tech. & Internet, 81.
- Eling, M., Nuessle, D., & Staubli, J. (2021). "The impact of artificial intelligence along the insurance value chain and on the insurability of risks", *The Geneva Papers on Risk and Insurance-Issues and Practice*, 1–37.
- Engelhard, E. F. D., & de Bruin, R. W. (2017). "EU common approach on the liability rules and insurance related to connected and autonomous vehicles. European added value assessment: EU common approach on the liability rules and insurance related to connected and autonomous vehicles: accompanying the European Parliament's legislative own-initiative report", European Added Value Unit, Brussels, 38–131.
- Etzioni, A., & Etzioni, O. (2017). "Incorporating ethics into artificial intelligence", *The Journal of Ethics*, 21(4), 403–418.
- Faure, M. G. (2002). "Environmental damage insurance in theory and practice", Swanson, T. (ed.) in: *An introduction to the law and economics of environmental policy: issues in institutional design* (283–328). Bingley, UK: Emerald Group Publishing Limited.
- Faure, M. G. (2004). "Alternative compensation mechanisms as remedies for uninsurability of liability", *The Geneva Papers on Risk and Insurance. Issues and Practice*, 29(3), 455–489.
- Faure, M. G., & Hartlief, T. (2003). *Insurance and expanding systemic risks*. Paris: OECD.

- Firlej, M., & Taeihagh, A. (2021). "Regulating human control over autonomous systems", *Regulation & Governance*, 15(4), 1071–1091.
- Geistfeld, M. A. (2011). "Legal ambiguity, liability insurance, and tort reform", *DePaul Law Review*, 60, 539.
- Geistfeld, M. A. (2017). "A roadmap for autonomous vehicles: State tort liability, automobile insurance, and federal safety regulation", *California Law Review*, 105, 1611.
- Hevelke, A., & Nida-Rümelin, J. (2015). "Responsibility for crashes of autonomous vehicles: an ethical analysis", *Science and engineering ethics*, 21(3), 619–630.
- Marchant, Gary E., Lindor, A. R. (2012). "The coming collision between autonomous vehicles and the liability system", *Santa Clara Law Review*, 52: 1321.
- Nyquist, S., Parsson, E. (2006). "Sweden", Faure, M. & Hartlief, T. (eds.) in: *Financial compensation for victims of catastrophes, a comparative legal approach* (227–260). Vienna: Springer.
- Pasquale, F. (2015). *The black box society*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Patti, F. P. (2019). "The European road to autonomous vehicles", *Fordham International Law Journal*, 43, 125.
- Schellekens, M. (2015). "Self-driving cars and the chilling effect of liability law", *Computer Law & Security Review*, 31(4), 506–517.
- Schroll, C. (2015). "Splitting the bill: Creating national car insurance fund to payfor accidents in autonomous vehicles", *Northwestern University Law Review*, 109(3), 803–834.
- Slimmen, M., Van Boom, W. H. (2017). "Road traffic liability in the Netherlands", available at SSRN 2975796.
- Strömbäck, E. (2000). "Personal injury compensation in Sweden today", *Scandinavian Insurance Quarterly*, 89–106.
- Taeihagh, A., & Lim, H. S. M. (2019). "Governing autonomous vehicles: emerging responses for safety, liability, privacy, cybersecurity, and industry risks", *Transport reviews*, 39(1), 103–128.
- Veale, M., & Borgesius, F. Z. (2021). "Demystifying the Draft EU Artificial Intelligence Act—Analysing the good, the bad, and the unclear elements of the proposed approach", *Computer Law Review International*, 22(4), 97–112.
- Webb, K. C. (2016). "Products liability and autonomous vehicles: who's driving whom", *Richmond Journal of Law & Technology*, 23(4), 1–52.
- Wendehorst, C. (2020). "Strict Liability for AI and other Emerging Technologies", *Journal of European Tort Law*, 11(2), 150–180.