



# СРБИЈА И РЕФОРМИСАЊЕ ИНСТИТУТА ОДГОВОРНОСТИ

# 7

1. новембар 2024.

ОКРУГЛИ СТО

Институт друштвених наука  
Центар за правна истраживања  
Адвокатска комора Војводине

Едиција  
КЊИГЕ САЖЕТАКА

Уредник

*Др Хајрија Мујовић*

Програмски одбор

*Др Марџа Сјеничић*

*Др Хајрија Мујовић*

*Др Сања Злашановић*

Организациони одбор

*Др Марко Миленковић*

*Др Ранко Совиљ*

*Анђелија Сијевановић*

*Најша Јевџић*

# СРБИЈА И РЕФОРМИСАЊЕ ИНСТИТУТА ОДГОВОРНОСТИ

7

ОКРУГЛИ СТО  
1. новембар 2024, Београд

КЊИГА САЖЕТАКА



Адвокатска комора Војводине  
*Гласник АКВ*  
Нови Сад



Институт друштвених наука  
Центар за правна истраживања  
Београд

*Ранко Совиљ\**

### **ОДГОВОРНОСТ ЗА ШТЕТУ НАСТАЛУ УПОТРЕБОМ АУТОНОМНИХ ВОЗИЛА**

Убрзани развој технологије изнедрио је употребу аутономних возила, потпуно самосталних или са високим степеном аутономног управљања. Аутономно возило је произведено или преправљено моторно возило са аутоматизованим системом војње, који испуњава техничке и друге прописане услове и који омогућавају кретање тог возила у саобраћају на путу, уз делимично управљање од стране возача, односно уз потпуно одсуство управљања од стране возача. Узимајући у обзир бројне погодности аутономних возила, првенствено повећање безбедности на путевима, смањење саобраћајних гужви те боље управљање протоком саобраћаја, снижавање емисије штетних гасова, смањење потрошње горива, као и уклањање препрека лицима која због одређеног здравственог стања или било каквог другог ограничења нису у стању да управљају моторним возилом (нпр. старија лица, лица са инвали-

---

\* Доктор правних наука, виши научни сарадник Института друштвених наука у Београду, Центар за правна истраживања, [soviljpesa@gmail.com](mailto:soviljpesa@gmail.com)

дитетом, лица под дејством алкохола и/или психоактивних супстанци), бројне земље активно раде на усавршавању ових технологија с циљем што скорије примене. Република Србије је, уз земље пионире попут САД, Уједињеног Краљевства и Немачке начинила револуционарни искорак недавним усвајањем измена и допуна Закона о безбедности саобраћаја на путевима, као и потоњим усвајањем Правилника о условима за обављање аутономне вожње, чиме је креиран нормативни оквир који, за сада, омогућава само тестирање аутономних возила на домаћим путевима. Омогућавање употребе аутономних возила у саобраћају неминовно отвара питање примене института одговорности за штете узроковане употребом аутономних возила.

Како би се сагледала одговорност за штету причињену аутономним возилом сходно позитивним прописима у Републици Србији, неопходно је, најпре, сагледати и анализирати питање одговорности за штету насталу употребом моторног возила, као и одговорност за штету од опасне ствари. Према Закону о облигационим односима (чл. 174–177), за штету насталу од опасне ствари одговара њен ималац, који се може ослободити одговорности ако докаже да штета потиче од неког узрока који се налазио ван ствари, а чије дејство није могао предвидети, односно ако докаже да је штета настала искључиво радњом оштећеника или трећег лица, а коју није могао предвидети и чије последице није могао избећи или отклонити. Према томе, институт одговорности за штету од опасне ствари подразумева објективну одговорност што недвосмислено представља одступање од начела кривице који прожима већину одштетног

права. Имајући у виду убрзани развој технологије у савременом добу, првенствено употребу вештачке интелигенције, те потенцијално знатно увећање ризика од настанка штете, примена субјективне одговорности у таквим ситуацијама била би неправедна, а често и немогућа. С тим у вези примењује се принцип објективне одговорности у ситуацијама у којима се употребљавају ствари које представљају повећану опасност по околину, како би се обезбедило да се оштећеним лицима надокнади причињена штета.

У случају удеса изазваног моторним возилом у покрету који је проузрокован искључивом кривицом имаоца, примењују се правила одговорности по основу кривице. Оштећено лице може потраживати накнаду штете од имаоца возила, који одговара по начелу објективне одговорности, што уједно представља и најповољнији правни режим за оштећена лица. Међутим, како аутономна возила у значајној мери смањују улогу возача при управљању возилом, док на четвртом и петом нивоу аутономије у потпуности искључују возача, доводи се у питање примењивост и правичност одредби о одговорности возача, односно корисника за штету насталу употребом аутономног возила. Штавише, може се констатовати да се у аутономним возилима са четвртим и петим степеном аутономије не може говорити о возачу, већ евентуално о кориснику. Имајући у виду да власник или корисник аутономног возила са петим степеном аутономије нема готово никакву контролу над аутономним возилом, што је суштинска разлика у односу на власнике или кориснике конвенционалних моторних возила, оправдано се поставља

питање да ли је легитимно да власник или корисник одговара за штету насталу употребом аутономног возила. Према теорији створеног ризика, „власник одговара за штету причињену трећим лицима искључиво на основу створеног ризика који произлази из његовог возила, независно од кривице“. Дакле, према овој теорији потпуно је ирелевантно да ли се ради о конвенционалном моторном возилу или аутономном возилу, с обзиром на то да власник одговара за штету по основу тога што поседује возило које представља оперативни ризик по околину, односно, претпоставља се да узрок штете непосредно лежи у опасној ствари, конкретно, у аутономном возилу. Као аргумент у прилог објективне одговорности власника аутономног возила истиче се адекватнија заштита оштећених лица с обзиром на то да на овај начин оштећена лица могу једноставније да остваре накнаду штете, него када би одштетни захтев усмерили против произвођача аутономног возила или произвођача софтвера. Такође, у правној теорији постоје бројна схватања да се на одговорност за штету причињену употребом аутономних возила примењују правила о одговорности произвођача аутономних возила. На тај начин се омогућава остваривање начела правичности, да онај ко је створио ризик, дакле произвођач аутономног возила, за њега и одговара. Такође, овим захтевом мотивишу се и произвођачи да раде на сигурности својих возила, сталним унапређивањем и ажурирањем софтвера.

У контексту аутономних возила, поред одговорности произвођача аутономног возила, поставља се и питање одговорности произвођача софтвера с обзиром на то да неретко произвођач ауто-



номног возила није истовремено и произвођач софтвера. Узимајући у обзир да је софтвер битна компонента аутономног возила и да неретко грешка у софтверу може узроковати штету трећим лицима, оправдано и правично би било да и произвођач софтвера одговара за штету насталу употребом аутономног возила. Примера ради, неисправно програмирани софтвери који су подложни евентуалним хакерским нападима или грешке у програмирању софтверског ажурирања могу представљати озбиљну претњу за употребу аутономног возила, те самим тим безбедност свих учесника у саобраћају. С обзиром на комплексност аутономних возила, првенствено вештачке интелигенције која је саставни део софтвера, биће неопходно одређено време пре него што стручна јавност и судије процене процесе који произлазе употребом софтвера у аутономним возилима. Следствено томе, потребно је прецизно правно уредити питање одговорности произвођача софтвера, будући да у досадашњој правној литератури постоји читав низ различитих тумачења одговорности произвођача софтвера.

На основу спроведеног истраживања констатује се да се правила о одговорности за штету узроковану употребом моторног возила могу у одређеној мери применити и на ситуације у којима је штета настала употребом аутономног возила. Међутим, имајући у виду специфичне техничке карактеристике аутономних возила, пре свега управљање возилом помоћу софтвера, у правној доктрини присутни су ставови о проширењу правила о одговорности за штету насталу употребом аутономног возила и на произвођаче софтвера. Овакви ставови базирају се

на томе да софтвер представља производ који може бити неисправан, или се током употребе и ажурирања може покварити, те у датом случају, произвођач софтвера треба да одговара за штету насталу употребом аутономног возила уместо власника или корисника аутономног возила.

**Кључне речи:** аутономна возила, одговорност возача, одговорност произвођача возила, одговорност произвођача софтвера, накнада штете