

AUTONOMINIAI AUTOMOBILIAI – ŠIANDIENOS TEISINIAI IŠŠŪKIAI RYTOJUI

Vilius Mitkevičius

Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Privatinės teisės katedros doktorantas
Saulėtekio al. 9, I rūmai, LT-10222 Vilnius, Lietuva
Tel. (+370 5) 236 61 70
El. paštas: <vilius.mitkevicius@tf.vu.lt>

Straipsnyje analizuojama autonominių automobilių samprata, jų naudojimo Lietuvoje galimybės, atsižvelgiant į esamą teisinį reguliavimą, ir pagrindiniai teisinio reglamentavimo klausimai, kuriuos būtina išspręsti siekiant užtikrinti sklandų šios inovacijos įsiliejimą į visuomeninius santykius.

This paper analyses the concept of autonomous vehicles and the legality of using them in Lithuania today, as well as the main legal questions related to the use of an autonomous vehicle, and how they should be answered in order to ensure a fluent adoption of this innovation into societal relations.

Įvadas

Dar visai neseniai autonominiai automobiliai buvo tik tolimos ateities konceptiniai modeliai, bet ne tai, kas yra realu. Vis dėlto pastaruoju metu tiek automobilių gamintojai, tiek tokios kompanijos, kaip antai „Google“, „Tesla“, „Uber“, o kai kurių pranešimų duomenimis, ir „Apple“, skiria didelius pajėgumus autonominiams automobiliams kurti. Pasižiūrėję detaliau, galime matyti, kad jau dabartiniai automobiliai turi nemažai autonominių funkcijų, viena iš jų – autonominis parkavimas. Prognozuojama, kad nauja autonominių automobilių era turėtų prasidėti iki 2021 metų. Pasaulio ekonomikos forumas paskaičiavo, kad autonominių automobilių sektoriaus vertė sukurs 67 milijardus dolerių, o šių automobilių nauda, kuri pasireikš geresne transporto sistema, aplinkosauga, mažesnėmis kuro sąnaudomis, efektyvesniu žmonių laiko išnaudojimu, mažesniu avarijų kiekiu, visuomenei per ateinančius 10 metų viršys 3 trilijonus dolerių¹. Kartu su šiais technologiniais pokyčiais laukiama nemažų pokyčių ir paslaugų sektoriuje – Singapūre jau yra įgyvendinamas taksi paslaugų teikimo autonominiiais automobiliais projektas², transporto kompanijos vertina autonominių automobilių panaudojimo galimybes gabenant krovinius. Kita vertus, pasaulyje jau yra mirtino incidento pavyzdys, kai automobilio naudotojas žuvo naudodamasis autonominio vairavimo funkcija. Todėl kartu su technologijų pažanga ir besikeičiančiais visuomeniniais santykiais, kyla ir nemažų iššūkių įstatymų leidėjui.

Tyrimo metu siekta įvertinti autonominio automobilio sampratą, su tuo susijusias problemines teisinio reglamentavimo sritis ir kylančius diskusinius klausimus, taip pat esamą teisinio reguliavimo

¹ Pasaulio ekonomikos forumo baltoji knyga. *Automotive industry* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <<http://reports.weforum.org/digital-transformation-of-industries/wp-content/blogs.dir/94/mp/files/pages/files/wef-dti-automotivewhitepaper-final-january-2016.v1.pdf>>.

² The Telegraph. *Singapore starts trial of world's first self-driving taxis* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.telegraph.co.uk/technology/2016/08/25/singapore-starts-trial-of-worlds-first-self-driving-taxis/>>.

patirtį ir pateikti gairių, kuriomis vadovaujantis galėtų būti kuriamas autonominių automobilių teisinis reglamentavimas.

Nagrinėjamas klausimas yra itin mažai analizuotas, tačiau labai aktualus. Pavyzdžiui, atsižvelgiant į tai, kad Europos Sąjungos mastu nėra harmonizuoto autonominių automobilių teisinio reguliavimo, šiuo metu Europos Komisija įgyvendina iniciatyvą „Gear 2030“, kurios tikslas yra nubrėžti autonominių automobilių naudojimo gaires. Todėl tyrimo metu daugiausia yra remtasi Europos Komisijos, Tarptautinės ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (toliau – OECD) tyrimais, pranešimais ir pateikiama medžiaga nagrinėjamu klausimu, M. F. Lohmann straipsniu, analizuojančiu autonominių automobilių naudojimo atsakomybės problemas, Europos valstybių iniciatyvomis reguliuojant autonominių automobilių naudojimą. Lietuvos mokslininkai autonominių automobilių teisinio reguliavimo klausimo teisės moksliniuose darbuose nėra nagrinėję.

Tam, kad būtų pasiektas nurodytas tikslas, buvo pasitelkiami šie tyrimo metodai: analitinis tyrimo metodas, analizuojant teisės aktus ir kitus aktualius šaltinius autonominių automobilių tematika; lyginimo metodas, analizuojant skirtingas doktrinoje ir visuomenėje aptinkamas autonominių automobilių vertinimo pozicijas, teisinio reguliavimo keitimo / pildymo iniciatyvas užsienio valstybėse; loginiu metodu vadovautasi struktūrizuojant darbą, dėstant svarbiausias išvagas ir pateikiant išvadas; sisteminis metodas naudotas vertinant teisės aktuose įtvirtintas nuostatas, susijusias su galimybe naudoti autonominius automobilius Lietuvoje, teisės moksle pateikiamas ir / ar visuomenėje keliamas teises problemas, kylančias dėl autonominių automobilių naudojimo.

1. Autonominio automobilio samprata

Visiškai autonominis automobilis yra galutinė siekiamybė, tačiau iki jo rinkai yra pateikiama gausybė įvairių automatizuoto valdymo sprendimų, kurie, nors ir neleidžia laikyti automobilio visiškai autonominiu, tačiau dalį vairavimo procesų valdymo perima iš vairuotojo – kaip ir, pavyzdžiui, minėta autonominė parkavimo sistema, kurios pagalba vairuotojas pats nedalyvauja automobilį parkuojant. Todėl teisėkūros metu svarbu suprasti ir įvertinti technologinius sprendimus, lemiančius automobilio autonomiškumą. Tokiu būdu galima identifikuoti teisinio reguliavimo spragas ir (ar) teisinio reguliavimo poreikį bei įtvirtinti aiškų ir viešąjį interesą atitinkantį autonominių automobilių, *inter alia*, iš dalies autonominių automobilių, teisinio reguliavimo mechanizmą.

Nors autonominio automobilio sąvokos klausimas yra aktualus teisiniam reglamentavimui, jam spręsti reikia specialių žinių. Lygia greta yra ne viena automobilių autonomiškumo kategorizacija, tačiau galima išskirti Automobilių inžinierių organizacijos (toliau – SAE) parengtą klasifikaciją (standartas J3016)³ (1 lentelė), kuria vadovaujasi daugelis organizacijų, o kartu ir OECD⁴ bei Europos Parlamentas⁵. Automatizacijos lygiai skirstomi pagal tai, kiek dinaminio vairavimo procesų atlieka automobilis, o kiek – vairuotojas.

³ Automobilių inžinierių organizacijos standartas. *J3016* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 9 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.sae.org/misc/pdfs/automated_driving.pdf>.

⁴ Tarptautinės Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos Tarptautinio transporto forumo politikos dokumentai. *Automated and Autonomous Driving Regulation under uncertainty* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/5j1wvzdfk640.pdf?expires=1476109806&id=id&acname=guest&checksum=C8036652DD8C66CA1F9268CDE838C3CC>>.

⁵ Europos Parlamento instruktazas. *Automated vehicles in the EU* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/573902/EPRS_BRI\(2016\)573902_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/573902/EPRS_BRI(2016)573902_EN.pdf)>.

1 lentelė

Lygis	Apibūdinimas	Vairavimas, akceleracija, stabdymas	Aplinkos stebėseną	Įsitraukimas į automobilio valdymą / reagavimas į situacijas	Autonomiškumo galimybės
0.	Neautomatizuota Visos funkcijos visais atvejais atliekamos vairuotojo	Vairuotojas	Vairuotojas	Vairuotojas	n / a
1.	Vairavimo pagalba Automatizuotas vairavimo ar greitinimo / stabdymo procesas naudojančis aplinkos informacija, vairuotojas atlieka visas kitas automobilio valdymo funkcijas	Vairuotojas	Vairuotojas	Vairuotojas	Tam tikromis situacijomis
2.	Dalinė automatizacija Automatizuotas vairavimo ir greitinimo / stabdymo procesų valdymas tam tikromis situacijomis naudojančis aplinkos informacija, vairuotojas atlieka visas kitas automobilio valdymo funkcijas	Automobilis / Vairuotojas	Vairuotojas	Vairuotojas	Tam tikromis situacijomis
3.	Sąlyginė automatizacija Automatizuotas automobilio valdymas tam tikromis situacijomis automatizuotai vykdant visas automobilio valdymo funkcijas tikintis, kad vairuotojas įsitrauks gavęs įspėjimą	Automobilis	Automobilis	Vairuotojas	Tam tikromis situacijomis
4.	Didelė automatizacija Automatizuotas automobilio valdymas tam tikromis situacijomis automatizuotai vykdant visas automobilio valdymo funkcijas nesitikint, kad vairuotojas įsitrauks gavęs įspėjimą	Automobilis	Automobilis	Automobilis	Tam tikromis situacijomis
5.	Visiška automatizacija Automatizuotas automobilio valdymas visomis situacijomis, kuriomis automobilį gali valdyti vairuotojas, automatizuotai vykdant visas automobilio valdymo funkcijas	Automobilis	Automobilis	Automobilis	Visomis situacijomis

Remiantis pateikta lentele, galima matyti, kad pirmi 3 lygiai iš esmės dar yra valdomi vairuotojo, kiti 3 lygiai jau gali būti laikomi autonominiu automobiliu (turint omenyje, kad 5 lygio autonomiškumas net dabar vis dar sunkiai įsivaizduojamas). Būtent taip keletas Jungtinių Amerikos Valstijų atskyrė automobilius nuo autonominių automobilių⁶. Tokios pačios pozicijos laikosi ir Europos Parlamentas, apibrėžiantis autonominį automobilį kaip automobilį, kuris gali važiuoti be vairuotojo intervencijos⁷. Alternatyvus autonominio automobilio apibrėžimo variantas – vadovautis nubrėžta linija, žyminčia

⁶ Tarptautinės Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos Tarptautinio transporto forumo politikos dokumentai. *Automated <...>*, p. 13.

⁷ Europos Parlamento instruktažas. *Automated <...>*, p. 2.

autonomines automobilio atliekamas funkcijas. Tokiu atveju automobiliai su automatinio parkavimo funkcija taip pat galėtų būti laikomi autonominiais. Žinoma, dėl itin mažo jų autonomiškumo, nebūtų protinga taikyti jiems visiškai autonominių automobilių teisinį reglamentavimą. Kita vertus, tai galėtų būti pagrindas, jei įstatymų leidėjas matytų poreikį, įtvirtinti specialiąsias teisės normas, skirtas būtent atvejams, kai ir naudojamos šiomis funkcijomis, reglamentuoti.

Autonominio automobilio samprata yra svarbi ne tik nustatant, nuo kada galioja skirtingas teisinis reglamentavimas, bet ir tai, iki kokio lygmens autonominiai automobiliai yra leidžiami. Šiuo atveju yra itin svarbu atkreipti dėmesį į 1968 m. Kelių eismo konvenciją⁸ (toliau – Kelių eismo konvencija), Lietuvoje įsigaliojusią 1992 m. lapkričio 20 dieną. Kurį laiką buvo teigiama, kad Kelių eismo konvencijos 8 straipsnis, numatantis, kad kiekviena judanti transporto priemonė ar transporto priemonių junginys turi būti su vairuotoju, o vairuotojas bet kuriuo metu turi sugebėti suvaldyti savo transporto priemonę (Kelių eismo konvencijos 8 straipsnio 1, 5 dalys), sudaro teises kliūtis autonominių automobilių naudojimui Kelių eismo konvencijos dalyvėse (pažymėtina, kad būtent dėl to, kad šios konvencijos „atsitiktinai“ nebuvo ratifikavusi Jungtinė Karalystė, lėmė didesnes galimybes šios šalies gamintojams kuriant autonomines technologijas). Vis dėlto, siekiant apibrėžti autonominių automobilių naudojimą, 2014 m. kovo mėnesį buvo priimtas Kelių eismo konvencijos pakeitimas, įsigaliojęs 2016 m. kovo 23 d.⁹, kuriuo Kelių eismo konvencijos 8 straipsnis buvo papildytas 5bis dalimi, numatančia, kad automatinės automobilių technologijos, perduodančios vairavimo funkcijas automobiliui, yra leidžiamos eisme, jeigu tokios technologijos atitinka Jungtinių Tautų automobilių reguliavimą arba gali būti vairuotojo nepaisomos arba išjungiamos. Tokiu būdu eksplicitiškai yra įteisintas autonominių automobilių naudojimas Kelių eismo konvencijos dalyvių keliuose. Tiesa, reikia pažymėti, kadangi šiuo pakeitimu vis tiek nėra naikinama nuostata, kad automobiliui naudoti yra reikalingas vairuotojas, didelės automatizacijos ir visiškos automatizacijos (4 ir 5 lygiai) autonominių automobilių naudojimas vis dar nėra įteisintas. Bet negalima to laikyti kaip principinės nuostatos neleisti jų naudojimo ateityje – šiuo metu Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija jau rengia tolesnius Kelių eismo konvencijos pakeitimus, leisiančius naudoti visiškai autonominius automobilius ateityje¹⁰.

2. Autonominių automobilių reguliavimas Lietuvoje

Atsižvelgiant į Kelių eismo konvencijos įsigaliojusį pakeitimą, kyla klausimas, ar autonominio automobilio eksploatavimas Lietuvos keliuose yra galimas vadovaujantis Lietuvos teise?

Pirmas aspektas, kurį reikia prisiminti, Lietuva, kaip jau minėta, yra ratifikavusi Kelių eismo konvenciją, kurios dabartinė redakcija leidžia autonominių automobilių eksploatavimą, jeigu automobilyje yra vairuotojas ir jis gali savo sprendimu nepaisyti automobilio automatinių sistemų arba jas išjungti. O kaip žinoma, vadovaujantis Lietuvos Respublikos Konstitucijos¹¹ 138 straipsnio 3 dalimi, tarptau-

⁸ 1968 m. Kelių eismo konvencija. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 2-54.

⁹ Jungtinių Tautų Ekonominė ir socialinė taryba. *Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 11 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf>>. Kelių eismo konvencijos pakeitimų įsigaliojimas Lietuvai grindžiamas Jungtinių Tautų raštu, kuriame pažymima, kad 2015 m. rugsėjo 23 d. baigėsi 12 mėnesių periodas, per kurį nė viena Kelių eismo konvencijos valstybių narių nepranešė, kad ji nepriima pakeitimų. Dėl to, vadovaujantis Kelių eismo konvencijos 49 straipsnio 2 dalies a punktu yra laikoma, kad pakeitimai yra priimti ir visoms konvencijos narėms įsigalios po šešių mėnesių nuo šios datos. Jungtinės Tautos. *Acceptance of amendments to articles 8 and 39 of the Convention* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2015/CN.529.2015-Eng.pdf>>.

¹⁰ Autonomius driving: the legal framework. *Mercedes-Benz* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.mercedes-benz.com/en/mercedes-benz/next/automation/autonomous-driving-the-legal-framework/>>.

¹¹ Lietuvos Respublikos Konstitucija. *Valstybės žinios*, 1992, nr. 33-1014.

tinės sutartys, kurias ratifikavo Lietuvos Respublikos Seimas, yra sudedamoji Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalis. Tai reiškia, kad ratifikuotos tarptautinės sutartys turi būti taikomos kaip ir Lietuvos Respublikos įstatymai, o jei įsigaliojusi ratifikuota Lietuvos Respublikos tarptautinė sutartis nustato kitokias normas negu Lietuvos Respublikos įstatymai, kiti teisės aktai, galiojantys šios sutarties sudarymo metu arba įsigalioję po šios sutarties įsigaliojimo, taikomos Lietuvos Respublikos tarptautinės sutarties nuostatos (Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymo 11 straipsnio 2 dalis).

Antras aspektas, į kurį svarbu atkreipti dėmesį, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – LR SEAKĮ) 25 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad dalyvauti viešajame eisme Lietuvos Respublikoje leidžiama nustatyta tvarka įregistruotoms motorinėms transporto priemonėms. LR SEAKĮ 27 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad reikalavimas registruoti motorinę transporto priemonę ir (ar) priekabą Lietuvos Respublikoje netaikomas su Europos ekonominės erdvės šalyje registruota motorine transporto priemone ir (ar) priekaba į Lietuvos Respubliką atvykusiems asmenims. Reikalavimas registruoti motorinę transporto priemonę ir (ar) priekabą Lietuvos Respublikoje taip pat netaikomas laikinai (iki 90 dienų per metus) su užsienio valstybėje, kuri nėra Europos Sąjungos valstybė narė ir nėra Europos ekonominės erdvės šalis, registruota motorine transporto priemone ir (ar) priekaba į Lietuvos Respubliką atvykusiems asmenims. Vadinasi, iš esmės LR SEAKĮ leidžia Lietuvos Respublikos eisme dalyvauti autonominiam automobiliui, registruotam užsienio valstybėje.

Trečias aspektas yra tai, kad svarstyтина, ar Lietuvos teisės normos realiai užkerta galimybę registruoti Lietuvos Respublikoje techniškai tvarkingą (LR SEAKĮ 25 straipsnio 1–2 dalys, 27 straipsnio 1 dalis, 29 straipsnio 1 dalis) autonominį automobilį, turintį atitikties liudijimą, ir jam dalyvauti eisme. LR SEAKĮ ir Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklės¹² eksplicitiškai nenumato draudimo registruoti autonomines transporto priemones, atitinkančias techninius reikalavimus (techniškai tvarkingas). Savo ruožtu Techniniai motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimai¹³, įgyvendinantys 2010 m. liepos 5 d. Komisijos direktyvą 2010/48/ES¹⁴, kuria prie technikos pažangos pritaikoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/40/EB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros, nenumato kaip trūkumo, įdiegtos papildomos elektroninės sistemos, pavyzdžiui, autonominio valdymo. Tai yra papildomos autonominės funkcijos nepanaikina automobilio atitikties keliamiems techniniams reikalavimams ir netrukdo jo registruoti. LR SEAKĮ 13 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad draudžiama vairuoti techniškai netvarkingą, transporto priemonėms keliamų techninių reikalavimų neatitinkančią transporto priemonę. Kaip jau minėta, autonominiai automobiliai atitinka transporto priemonėms keliamus techninius reikalavimus, tačiau turi papildomų funkcijų, kurias aktyvius, automobilis vykdo dalį vairuotojo atliekamų funkcijų. Įdomu, kad nei LR SEAKĮ, nei Kelių eismo taisyklės¹⁵ nenumato, kad vairuotojas, vairuodamas automobilį, turi laikyti rankas ant vairo. Vadinasi, Lietuvos Respublikos teisės normos, nereglamentuojančios autonominių automobilių naudojimo, kartu jo ir nedraudžia bei sudaro tam prielaidas. Manytina, atsižvelgiant ir į Kelių eismo konvenciją ir į tai, kad vis dėlto sritis yra detalai reglamentuojama, šiuo atveju taip pat nėra galima paneigti autonominių automobilių naudojimo galimybės viešosios teisės imperatyviu (draudimo) reguliavimo metodu, pagal kurį viskas, kas nėra tiesiogiai leista įstatymo, draudžiama.

¹² Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymas Nr. 260 „Dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2001, nr. 48-1683.

¹³ Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2008 m. liepos 29 d. įsakymas Nr. 2B-290 „Dėl Techninių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimų“. *Valstybės žinios*, 2008, nr. 88-3550.

¹⁴ Komisijos direktyva 2010/48/ES, kuria prie technikos pažangos pritaikoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/40/EB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros. *OL L 173*, 2010-07-08, p. 47–73.

¹⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 7-693; 2008, nr. 88-3530.

Kaip matyti iš pateiktų argumentų, Lietuvoje yra galima naudoti autonominius automobilius (iki 3 lygio imtinai). Kartu reikia pažymėti, kad, išskyrus Kelių eismo konvencijos 8 straipsnio 5bis dalį, Lietuvoje nėra autonominių automobilių naudojimo specialiųjų teisinio reguliavimo normų. Žinoma, reikia pasakyti, kad 3 lygio autonominiams automobiliams naudoti esamas teisinis reguliavimas gali būti pritaikomas¹⁶ (nors, suprantama, tai būtų kompromisinis sprendimas, paliekantis tam tikrų neaiškumų, pavyzdžiui, privalomasis vairuotojų civilinės atsakomybės draudimas, rizikos vertinimas ir draudimo kaina). Vis dėlto Vokietijos, kurioje yra priimami teisės aktai, skirti apibrėžti, kas yra atsakingas už įvykius, jei jie įvyksta autonominiu režimu, kokios yra vairuotojo pareigos ir kaip turėtų būti sprendžiami draudimo klausimai, pavyzdys rodo, kad vertėtų teisinį reguliavimą pildyti ir 3 lygio autonominių automobilių naudojimo reglamentavimo nuostatomis. Be to, reikia suprasti, kad 3 lygio autonominiai automobiliai yra jau labai netolima ateitis, o kartu reikia rengtis ir dar aukštesnio lygio technologijoms (kaip 4 lygio autonominiai automobiliai), kurios jau skinasi kelią į rinką. Minėta – yra rengiamas Kelių eismo konvencijos pakeitimas, ruošiamas Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JT/EEK) taisyklės Nr. 79¹⁷, suvienodinančios transporto priemonių tvirtinimo nuostatas, atsižvelgiant į vairavimo mechanizmą, pakeitimas, siekiant ją pritaikyti 4 lygio autonominių automobilių atitikčiai¹⁸, siekiant pasirengti naujoms technologijoms taikyti Europos Sąjungos mastu dirba Gear2030 grupė. Atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad Amsterdamo deklaracija¹⁹, kurią pasirašė Europos Sąjungos valstybių narių transporto sektoriaus ministrai, susitarta siekti, kartu nustatant teises taisykles, sąlygų naudoti autonominius automobilius keliuose. Todėl, siekiant pažangios, inovatyvios visuomenės ir verslui bei technologijoms draugiškos teisės sistemos, neabejotina, kad yra būtina vertinti technologijų pažangą ir jai tinkamai ir laiku rengtis, o tai implikuoja autonominių automobilių naudojimo teisinio reguliavimo mechanizmo įtvirtinimo poreikį Lietuvos teisinėje sistemoje.

3. Autonominių automobilių teisinio reguliavimo iššūkiai

Rengiant autonominių automobilių teisinį reguliavimą, reikia atsižvelgti ne tik į paties automobilio techninę bazę, bet įvertinti ir reikalavimus kelių infrastruktūrai, eismo reguliavimui, kitus klausimus, susijusius su eismo saugumu, taip pat – atsižvelgti į socialinius ir ekonominius veiksnius. Todėl tikslinga yra apžvelgti Gear 2030 grupės išskiriamas Europos Sąjungos teisinio reglamentavimo grupes²⁰ (atsižvelgiant į tai, kad šios grupės yra aktualios ir nacionaliniam reglamentavimui), joms reikia peržiūros ir pokyčių siekiant pasirengti autonominių automobilių naudojimui.

3.1. Kelių eismo taisyklės ir eismo dalyvių elgesio taisyklės, vairuotojo pažymėjimas

Lietuvoje, kaip ir daugelyje kitų valstybių, automobilių naudojimas ir vairuotojų teisės bei pareigos yra reglamentuojamos kelių eismo taisyklėmis, sprendžiant atsakomybės klausimą yra taikomos ir civilinės, administracinės ir baudžiamosios teisės nuostatos. Vienas iš pagrindinių teisinio reglamen-

¹⁶ Europos Komisijos diskusijos dokumentai. *Roadmap on Highly Automated vehicles* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 11 d.]. Prieiga per internetą: <<https://circabc.europa.eu/sd/a/a68ddba0-996e-4795-b207-8da58b4ca83e/Discussion%20Paper%C2%A0-%20Roadmap%20on%20Highly%20Automated%20Vehicles%2008-01-2016.pdf>>, p. 2.

¹⁷ Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JT/EEK) taisyklė Nr. 79. Suvienodintos transporto priemonių tvirtinimo nuostatos, atsižvelgiant į vairavimo mechanizmą. *OL L 137, 2008-05-027*, p. 25-52.

¹⁸ Gear 2030 pristatymas [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <https://circabc.europa.eu/d/a/workspace/SpacesStore/741e4c94-5f67-4b3c-a1fb-1ff76ec66c75/GEAR%25202030-WG_%2520connected%2520and%2520automated%2520driving_12_05_05_2016%2520PT1.pdf>.

¹⁹ Amsterdamo deklaracija. *Cooperation in the field of connected and automated driving* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 11 d.]. Prieiga per internetą: <<https://english.eu2016.nl/binaries/eu2016-en/documents/publications/2016/04/14/declaration-of-amsterdam/2016-04-08-declaration-of-amsterdam-final-format-3.pdf>>.

²⁰ Europos Komisijos diskusijos dokumentai. *Roadmap*<...>, p. 7–12.

tavimo tikslų yra užtikrinti eismo dalyvių saugumą. Dėl to LR SEAKĮ, Kelių eismo taisyklės ne kartą kartoja transporto priemonių vairuotojų pareigą kelyje visada elgtis taip, kad nesukeltų pavojaus kitiems eismo dalyviams ar aplinkiniam turtui, o pažeidus šias taisykles – nurodoma, kad yra taikomos teisės aktų įtvirtintos sankcijos, pažeidėjui kyla civilinė atsakomybė turto sugadinimo ar asmens sužalojimo atveju. Taigi dabartinis teisinis reguliavimas yra grindžiamas principu, kad tada, kai automobilis yra naudojamas kelyje, jį valdo žmogus²¹. Atitinkamai tuo pačiu modeliu yra parengtos ir elgesio kelyje taisyklės. Atsižvelgiant į autonominių automobilių technologijas, šis reguliavimas turės būti papildytas nuostatomis, susijusiomis su atvejais, kai vairuotojas (žmogus) automobilio valdymo funkcijos neatlieka (pradedant nuo to, kokiais atvejais / kuriose vietose yra galima / negalima naudotis autonomine automobilio funkcija), nuostatomis, susijusiomis su reikalavimais pačiai autonominei automobilio valdymo sistemai. Vienas iš pavyzdžių galėtų būti Vokietija, kurioje yra teisinio reguliavimo iniciatyvos, kai vairuotojas, įjungęs autonominį automobilio valdymą, gali nesekti aplinkos, tačiau privalo perimti automobilio valdymą automobilio sistemai to pareikalavus. Siekiant nustatyti, kada buvo įjungta automatinio piloto funkcija ir tai, ar vairuotojas reagavo į pateiktą reikalavimą perimti valdymą (nors, pavyzdžiui, „Google“ mano, kad automobilio valdytojas niekada neturėtų kištis, nes žmogiškosios klaidos tikimybė yra didesnė²²), siūloma automobiliuose montuoti juodąsias dėžes, kurios fiksuotų šiuos faktus. Jeigu autonominis automobilis atsiduria situacijoje, kurioje akivaizdu, kad žala kils, automobilis turi rinktis žalą turtui, o jei žalos žmogui nėra įmanoma išvengti, sprendimas dėl žalos negali būti paremtas diskriminaciniais pagrindais, tokiais kaip antai lytis, amžius ir pan²³.

Kitas svarbus su tuo susijęs klausimas yra vairuotojo pažymėjimai. Šioje srityje galimi dvejopi sprendimai. Viena, reikia įvertinti autonominių automobilių panaudojimo galimybes asmenims, kurie dėl savo, daugiausia fizinių sąvybių, šiuo metu neturi teisės vairuoti ir tokiu būdu susiduria su tam tikru judėjimo laisvės ribojimu. Priklausomai nuo automobilio autonomiškumo turėtų būti peržiūrėti reikalavimai vairuotojams tiek fiziniu, tiek įgūdžių ir žinių požiūriu, ir koreguojami vairuotojo pažymėjimo gavimo reikalavimai arba net nustatomi atvejai, kada jis nereikalingas (pavyzdžiui, Jungtinėse Amerikos Valstijose, „Google“ automobilio programinė įranga laikoma vairuotoju²⁴). Kita vertus, reikia įvertinti kitokį vairuotojo vaidmenį autonominiame automobilyje. Todėl iš vairuotojo / valdytojo turėtų būti reikalaujama turėti pakankamai žinių autonominiam automobiliui valdyti.

Be to, vertinant kelių eismo taisyklių ir vairuotojo pažymėjimų klausimą, taip pat svarbu įvertinti tai, kad gali egzistuoti ne tik paprasti autonominiai automobiliai, bet ir jų porūšiai, pavyzdžiui, krovinių automobilių sujungimas į koloną, kurioje pirmąjį automobilį vairuoja vairuotojas, o kiti automobiliai, vadovaudamiesi pirmuoju automobiliu ir kitais parametrais, yra valdomi elektroninės sistemos.

²¹ Ten pat, p. 7.

²² Googles driverless cars are now legally the same as a human driver. *Washington Post* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.washingtonpost.com/news/the-switch/wp/2016/02/10/googles-driverless-cars-are-now-legally-the-same-as-a-human-driver/>>.

²³ Germany to create worlds first highway code for driverless cars. *Newscientist* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 13 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.newscientist.com/article/mg23130923-200-germany-to-create-worlds-first-highway-code-for-driverless-cars/>>; Readwrite. *German regulations clear road self driving cars* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 13 d.]. Prieiga per internetą: <<http://readwrite.com/2016/07/29/german-regulations-clear-road-self-driving-cars-tl4/>>.

²⁴ Googles <...>. *Washington Post* <...>.

3.2. Atsakomybė

3.2.1. Autonominio automobilio gamintojo civilinė atsakomybė už autonominio automobilio padarytu pažeidimu²⁵ sukeltą žalą

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – LR CK)²⁶ 6.270 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta griežtoji automobilio valdytojo civilinė atsakomybė už automobiliu sukeltą žalą sveikatai ar turtui. Vertinant autonominius automobilius, kyla klausimas, ar situacijoje, kai žala kyla dėl paties autonominio automobilio „kaltės“²⁷, civilinė atsakomybė visais atvejais turėtų kilti autonominio automobilio valdytojui²⁸? Viena vertus, galima teigti, kad niekas nepasikeitė – ir dabar už automobiliu sukeltą žalą, neatsižvelgiant į tai, kad ji kilo dėl automobilio gedimo (tiesa, reikia pasakyti, kad dėl to kylančių įvykių šiuo metu proporcingai nėra daug, be to, daugelis techninių defektų būna nulemti netinkamos automobilio priežiūros²⁹), yra atsakingas automobilio valdytojas. Kita vertus, vertinant tuos atvejus, kai automobilis veikia autonomiškai, kyla tokio automobilio valdytojo civilinės atsakomybės (*inter alia*, civilinės atsakomybės be kaltės) turiningojo pagrindimo problema³⁰ – ar tokiu būdu automobilio valdytojui, dažnai netgi vartotojui, nėra perkeliama atsakomybė už automobilių gamintojų gaminių kokybės trūkumus, kurių automobilio naudotojas, net ir būdamas labai apdairus ir dėmesingas, neturėjo galimybės identifikuoti ir užkirsti kelią jų realizavimuisi? Ir iš to plaukia kitas klausimas – ar yra teisinga tokia *de facto* netiesioginė automobilio valdytojo atsakomybė už automobilių gamintojus (net detaliau nevertinant, ką tokia atsakomybė reiškia baudžiamosios teisės požiūriu).

Vieni iš svarbiausių civilinės atsakomybės tikslų yra kompensacinis ir prevencinis tikslai, skatinantys asmenis imtis atsargumo priemonių, kad žala pirmiausia net nekiltų³¹. Siekiant įvertinti, kuris iš pirmiau aptartų variantų būtų tinkamesnis civilinei atsakomybei už autonominio automobilio sukeltą žalą reglamentuoti, panagrinėkime hipotetinę situaciją, kurioje autonominis automobilis valdytojui pačiam jo nevaldant pažeisdamas Kelių eismo taisyklės sukelia turtinę žalą trečiajam asmeniui³². Tokiu atveju, jei laikytume, kad už automobiliu sukeltą žalą yra atsakingas jo valdytojas, akivaizdu, kad žalą patyręs asmuo kreipsis į valdytojo draudiką, o jo atlyginamos sumos nepakankant, ir į patį automobilio valdytoją su reikalavimu atlyginti žalą. Žalą patyrusiam asmeniui iš esmės nėra skirtumo (išskyrus tai, kad tam tikrais retais atvejais žala gali būti tokia didelė, kad draudimo sumos ir už žalą atsakingo valdytojo turimo turto nepakaks žalai atlyginti) šioje situacijoje, kad žalą jis patyrė dėl autonomiškai valdomo automobilio. Gali atrodyti, kad visai yra pateisinama nustatyti (palikti galioti dabartinį teisinį reglamentavimą) autonominio automobilio valdytojui atsakomybę už autonominio automobilio sukeltą žalą, nes būtent jis yra subjektas, kuris priima sprendimą naudoti šį automobilį ir autonominę jo funkciją keliuose, maža to – teoriškai netgi gauna naudą dėl to, kad tokie automobiliai yra laikomi saugesniais ir yra kur kas mažesnė avarijos tikimybė, kai yra naudojamas autonominis režimas³³.

²⁵ Žr. 27 išnašą.

²⁶ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. *Valstybės žinios*, 2000, nr. 74-2262.

²⁷ Autonominio automobilio kaltės formuluotė straipsnyje yra vartojama siekiant identifikuoti situacijas, kai dėl tam tikro įvykio nėra autonominio automobilio vairuotojo/valdytojo kaltės, nes įvykis kilo dėl autonominio automobilio procesų (daikto veikimo) automobiliui veikiant autonomiškai, ir kai dėl šių procesų yra pažeidžiami teisės aktuose įtvirtinti reikalavimai. Analogiškai turėtų būti suprantama ir autonominio automobilio padaryto pažeidimo formuluotė.

²⁸ Laikant, kad naudojantis autonomine automobilio funkcija automobilio valdytojas yra asmuo, kuris juo naudojasi.

²⁹ LOHMANN, M. F. Liability Issues Concerning Self-Driving Vehicles. *European Journal of Risk Regulation*, 2016, Vol.7, no. 2, p. 336.

³⁰ GASSER, T. M. *Legal Issues of Driver Assistance Systems and Autonomous Driving*. Iš ESKANDARIAN, A. *Handbook of Intelligent Vehicles*. London: Springer, 2012), p. 1520.

³¹ BEST, A.; BARNES, D. W.; KAHN-FOGEL, N. *Basic Tort Law*, 4th ed. New York: Wolters Kluwer, 2014. P. 8.

³² LOHMANN, M. F. Liability <...>, p. 337.

³³ Ten pat, p. 3.

Tačiau šioje situacijoje nėra pasiekiamas civilinės atsakomybės tikslas³⁴, nes sukuriama netiesioginė naudotojo atsakomybė už gamintojo kaltę, t. y. automobilio kokybės trūkumus. Vadinasi, yra teisinga laikyti autonominio automobilio gamintoją atsakingu už autonominio automobilio padarytu pažeidimu sukeltą žalą.

Autonominio automobilio gamintojo civilinės atsakomybės pripažinimas lemia, kad autonominio automobilio valdytojas ir (ar) jo draudikas, atlyginę žalą tretiesiems asmenims, turi galėti reikšti atgręžtinį reikalavimą automobilio gamintojui³⁵. Vertinant dabartinį teisinį reguliavimą³⁶, reikia pasakyti, kad jis numato, jog vis dėlto būtent autonominio automobilio valdytojas, o ne jo gamintojas, yra atsakingas už automobilio sukeltą žalą³⁷. Tai, manytina, nekeičiant teisinio reguliavimo, užkerta kelią automobilio valdytojui (jo draudikui) reikšti atgręžtinį reikalavimą autonominio automobilio gamintojui pasinaudojant LR CK 6.280 straipsnio 1 dalimi³⁸. Savo ruožtu, kadangi žala tokiu atveju kyla iš esmės dėl nekokybiško produkto, vartotojai³⁹ galėtų naudotis LR CK 6.292–6.300 straipsniuose įtvirtinta gamintojo atsakomybe dėl netinkamos kokybės produkto atsiradusios žalos ir reikalauti dėl autonominio automobilio kokybės trūkumų kilusios žalos atlyginimo iš automobilio gamintojo⁴⁰. Tačiau šios normos yra taikomos tik vartotojams, o kartu yra nustatyti atvejai, kai jomis pasinaudoti nepavyks. Kitais atvejais, kai negali būti taikomos LR CK 6.292–6.300 straipsniuose įtvirtintos gamintojo deliktinės atsakomybės normos, yra galima reikalauti nuostolių atlyginimo remiantis bendrosiomis nekokybiško daikto pirkimo-pardavimo normomis, įtvirtintomis LR CK 6.327–6.338 straipsniuose^{41, 42, 43}. Vis dėlto šiuo atveju susiduriame su daikto kokybės garantijos termino problema,

³⁴ Regulating Emerging Robotic Technologies in Europe, Guidelines on Regulating Robotics. *Robolaw* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 11 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.robolaw.eu/RoboLaw_files/documents/robolaw_d6.2_guidelinesregulatingrobotics_20140922.pdf>, p. 69.

³⁵ Regulating <...>. *Robolaw* <...>, p. 63.

³⁶ LR CK 6.270 straipsnis.

³⁷ Kartu ši atsakomybė nėra netiesioginė atsakomybė už automobilio gamintoją.

³⁸ LR CK 6.280 straipsnio 1 dalyje numatoma, kad, atlyginęs kito asmens padarytą žalą, asmuo turi į padariusį žalą asmenį atgręžtinio reikalavimo teisę tokio dydžio, kiek sumokėjo žalos atlyginimo.

³⁹ Tais atvejais, kai autonominio automobilio pirkimo-pardavimo sutartis gali būti kvalifikuojama vartojimo pirkimo-pardavimo sutartimi.

⁴⁰ Kaip apibrėžiama LR CK 6.292 straipsnio 2 dalyje, šiuo kontekstu gamintoju laikomas galutinio produkto, produkto dalies arba žaliavų gamintojas, paslaugų teikėjas ar kitas asmuo, kuris pažymėdamas produktą (paslaugas) savo vardu, prekės ženklą ar kitu skiriamuoju žymeniu nurodo save kaip gamintoją (paslaugų teikėją).

⁴¹ Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra pažymėjęs, kad LR CK 6.292 straipsnio 5 dalyje nurodyta, kad šio skirsnio normos taikomos tik tais atvejais, kai produktai (paslaugos) įsigijami vartojimo, o ne verslo tikslais. Šio skirsnio normos gina tik vartoją, t. y. fizinį asmenį, kuris įgijo prekes ar paslaugas savo asmeniniams ar šeimos poreikiams tenkinti, o ne verslui ar savo profesinei veiklai. Dėl to ieškovas gali būti tik fizinis asmuo – vartotojas. Šiuo atveju nereikalaujama, kad vartotoją su gamintoju sietų sutartiniai santykiai. Vartotojas (fizinis asmuo) turi teisę į žalos atlyginimą tiek tais atvejais, kai jis buvo prekių ar paslaugų pirkėjas ar užsakovas, tiek tais atvejais, kai jo su gamintoju nesieja jokie sutartiniai santykiai. Byloje nustatyta, kad ieškovas V. P. yra ūkininkas, ir durpių substratą, kurį pagamino atsakovas, iš trečiojo asmens A. B. individualios įmonės jis pirko ne vartojimo, o savo verslo – daržovių ir gėlių auginimo – tikslais, todėl žala, padaryta nekokybiškais prekėmis, atlyginama ne pagal ketvirtojo skirsnio normas, o pagal bendrąsias civilinės atsakomybės taisykles (LR CK Šeštosios knygos XXIII skyriaus antrojo ir trečiojo skirsnių normas). Dėl išdėstytų motyvų darytina išvada, kad AB „Durpet“ nėra tinkamas atsakovas šioje byloje. Atsakovas nagrinėjamoje byloje galėtų būti A. B. individuali įmonė, pardavusi ieškovui durpes ir durpių substratą daržovėms ir gėlių daigams auginiti (LR CK 6.334 straipsnis). Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2005 m. spalio 19 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-458.

⁴² Pirkimo-pardavimo sutarties sudarymo metu pirkėjui yra suteikiama įstatyminė garantija ir gali būti papildomai suteikta ir sutartinė garantija. Įstatyminę garantiją suteikia daikto pardavėjas, garantuodamas, kad daiktai atitinka sutarties sąlygas ir kad sutarties sudarymo metu nėra paslėptų daiktų trūkumų. Jei pardavėjas nėra gamintojas, pirkėjui gamintojas įstatyminės garantijos neteikia. Sutartinė garantija gali būti, bet neprivalo būti suteikiama tiek gamintojo, tiek pardavėjo. Paprastai gamintojas suteikia garantiją daiktui, todėl ši garantija seka paskui daiktą ir gamintojui sutartinės garantijos pagrindu reikalavimus gali teikti ir sekantys daikto savininkai. Tam tikrais atvejais gamintojas ar pardavėjas (nesvarbu,

atvejais, kai žala galėtų būti neatlyginama. Visa tai leidžia teigti, kad esamas žalos atlyginimo, *inter alia*, dėl nekokybiško produkto / prekės, teisinis reguliavimas neįtvirtina tinkamų automobilio valdytojų / draudikų gynybos priemonių, nėra tinkamas ir pakankamas užtikrinant automobilio valdytojo ir (ar) jo draudiko, atlyginusio autonominio automobilio padarytu pažeidimu sukeltą žalą tretiesiems asmenims, galimybę reikšti autonominio automobilio gamintojui atgręžtinį reikalavimą. Be to, toks teisinis reguliavimas nėra laikytinas tinkamu autonominio automobilio gamintojo civilinei atsakomybei už autonominio automobilio padarytu pažeidimu sukeltą žalą ir dėl to, nes yra sudėtinga rasti argumentų, kurie pagrįstų skirtingą tą patį produktą nusipirkusių subjektų (vartotojų ir ne vartotojų) traktavimą, toks teisinis reguliavimas potencialiai lemia didesnes autonominių automobilių draudimo išlaidas, implikuoja dažnesnį bylinėjimąsi ir didesnes išlaidas.

Kita vertus, jeigu pripažįstame, kad už autonominio automobilio sukeltą žalą yra atsakingas jo gamintojas ir autonominio automobilio valdytojas (jo draudikas) turi atgręžtinio reikalavimo teisę, manytina, visiškai nereikia kurti netiesioginės civilinės atsakomybės pirminę atsakomybę perkeliant dažniausiai silpnesniams, palyginti su gamintoju, subjektui, ar įtvirtinant sudėtingą žalos atlyginimo dėl nekokybiško produkto sistemą. Minėtas Vokietijos autonominių automobilių teisinio reguliavimo iniciatyvos pavyzdys šiuo klausimu numato, kad žalos, kai ji kyla naudojantis autonomine automobilio funkcija, atveju už žalą yra atsakingas automobilio gamintojas⁴⁴. Tokiu būdu žalą patyrusiu subjektu yra laikytinas ne tik nukentėjęs trečiasis asmuo, bet ir pats automobilio naudotojas, taip yra išsprendžiamas ir atgręžtinio reikalavimo / žalos už nekokybišką produktą atlyginimo klausimas. Reikia pažymėti, kad nors civilinės atsakomybės klausimu ir yra automobilių gamintojų nesutarimų, ypač tais atvejais, kai į automobilio valdymą gali ar privalo įsikišti jo valdytojas, yra tokių gamintojų, kaip antai „Volvo“, „Google“ ar „Mercedes-Benz“, kurie pareiškė prisiimsiantys atsakomybę, jei jų autonominiai automobiliai sukels žalą⁴⁵. Vadinasi, teisinis reguliavimas turėtų numatyti tiesioginę automobilio gamintojo atsakomybę – autonominio automobilio gamintojui turėtų kilti deliktinė atsakomybė už autonominio automobilio sukeltą žalą⁴⁶, analogiška dabar egzistuojančiai griežtai automobilio valdytojo civilinei atsakomybei už automobiliu (didesnio pavojaus šaltiniu) sukeltą žalą.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, manytina, kad, pripažinus, jog už autonominio automobilio padarytu pažeidimu sukeltą žalą yra atsakingas jo gamintojas, yra būtina koreguoti teisinį reglamentavimą eksplicitiškai įtvirtinant tiesioginę autonominio automobilio gamintojo civilinę atsakomybę⁴⁷ už autonominio automobilio padarytu pažeidimu, kai yra naudojama autonomine automobilio funkcija, sukeltą žalą.

kas teikia garantiją), ją gali suteikti ne daiktui, o asmeniui, kuris tą daiktą įsigyja. Tokiu atveju garantija neseka paskui daiktą ir galioja tik tam asmeniui, kuriam ji yra suteikta. Sutartine garantija yra garantuojama, kad daiktas bus tinkamas naudoti tam tikrą laiką po jo įsigijimo.

⁴³ LR CK 6.363 straipsnis reglamentuoja vartotojų reikalavimus, kylančius, kai vartotojui yra parduodamas nekokybiškas daiktas.

⁴⁴ Germany <...>. *NewsScientist* <...>.

⁴⁵ Mercedes, Volvo, and Google Accept Autonomous Car Liability. *Yahoo! News* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.yahoo.com/news/mercedes-volvo-google-accept-autonomous-car-liability-130038541.html>>.

⁴⁶ LR CK 6.263 straipsnis; GLANCY, D. J. *Autonomous and Automated and Connected Cars Oh My! First Generation Autonomous Cars in the Legal Ecosystem* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 30 d.]. Prieiga per internetą: <<http://conservancy.umn.edu/bitstream/handle/11299/174406/619%20Glancy.pdf;sequence=1>>, p. 657.

⁴⁷ Siūlytina nustatyti analogišką civilinę atsakomybę dabar esamai didesnio pavojaus valdytojo civilinei atsakomybei, t. y. griežtąją civilinę atsakomybę.

3.2.2. Civilinė atsakomybė už autonominio automobilio, nesant autonominio automobilio padaryto pažeidimo, sukeltą žalą

Siejant su automobilio gamintojo civilinės atsakomybės už autonominiu automobiliu sukeltą žalą, gali kilti klausimas, ar automobilių gamintojas turėtų būti atsakingas tik tais atvejais, kai autonominis automobilis yra „kaltas“ dėl kilusios žalos, ar ir kitais atvejais, kai autonominiu automobiliu, kaip didesnio pavojaus šaltiniu, dėl aplinkybių, nesusijusių su autonominio automobilio padarytu pažeidimu naudojantis autonomine automobilio funkcija, yra sukeliama žala automobilio valdytojui, keleiviams ir tretiesiems asmenims? Pavyzdžiui, jau minėta „Volvo“, prisiėmusi atsakomybę už dėl autonominio automobilio „kaltės“ padarytą žalą, kartu pažymėjo, kad jie neprisiima atsakomybės už kiliančią žalą, jei avarijos kaltininkas bus kitas automobilis⁴⁸. Vertinant autonominiu automobiliu sukeltą žalą, galėtų būti taikoma hipotetinio vairuotojo teorija, reiškianti, kad, automobiliui važiuojant autonomiškai, automobilio gamintojo statusas yra prilyginamas vairuotojo teisiniam statusui. Vairuotojo atsakomybė be kaltės yra grindžiama paties didesnio pavojaus šaltinio valdymo faktu. Kadangi automobilio autonominio veikimo metu automobilis gali būti laikomas valdomas automobilio gamintojo, tai sudaro prielaidų jam taikyti ir civilinę atsakomybę be kaltės dėl autonominiu automobiliu sukeltos žalos ir tais atvejais, kai autonominis automobilis nepadarо kelių eismo taisyklių pažeidimo. Kontrargumentuojant galima teigti, kad atvejais, kai dėl kilusios žalos nėra autonominio automobilio „kaltės“, situacija yra itin panaši į atvejus, kai vairuotojo valdomas automobilis sukelia žalą tretiesiems asmenims, tačiau vairuotojas nebūna incidento, lėmusio žalą, kaltininkas. Tai galėtų implikuoti, kad gamintojui civilinė atsakomybė už autonominiu automobiliu sukeltą žalą turėtų būti taikoma tik tais atvejais, kai jos kilimą tiesiogiai lemia autonominis automobilis (jo padarytas pažeidimas), o ne tretieji veiksniai. Vis dėlto reikia pažymėti, kad tokioje situacijoje automobilio naudotojo pozicija yra labai panaši į keleivio poziciją. Dažnu atveju žalos galima išvengti vairuotojo reakcijos ir / ar patirties dėka. Tai yra vairuotojo adaptacija į aplinką ir / ar kitų daromą pažeidimą lemia iš to plaukiančius veiksmus, leidžiančius išvengti žalos. Autonominio automobilio naudojimo atveju vairuotojas / valdytojas neturi tokios galimybės, todėl tai lemia, kad situacijomis, kai žala tretiesiems asmenims kyla net ir ne dėl autonominio automobilio padaryto pažeidimo, autonominio automobilio gamintojui galėtų kilti civilinė atsakomybė, analogiška automobilio vairuotojui, valdančiam automobilį, kylančiai atsakomybei. Kita vertus, reikia prisiminti vienus iš pagrindinių argumentų, lemiančių pripažinimą, kad autonominio automobilio gamintojas turėtų būti atsakingas už autonominio automobilio padarytu pažeidimu sukeltą žalą – faktinė gamintojo kaltė ir prevencinis civilinės atsakomybės principas. Nagrinėjamoje situacijoje autonominio automobilio gamintojo civilinė atsakomybė negali būti pateisinama nei gamintojo kalte, nei šiuo principu. Savo ruožtu tokios autonominio automobilio gamintojo civilinės atsakomybės problematika ta, kad didėjanti gamintojo civilinė atsakomybė gali turėti neigiamą poveikį autonominių automobilių kūrimui, kai, siekiant didesnio saugumo keliuose bendruoju požiūriu autonominių automobilių plėtra skatintina⁴⁹. Visa tai lemia, kad, autoriaus nuomone, šiuo metu autonominių automobilių gamintojai neturėtų atsakyti už kilusią žalą, kai žala kyla ne dėl autonominio automobilio padaryto pažeidimo.

⁴⁸ Why You Shouldn't Worry About Liability for Self-Driving Car Accidents. *Spectrum* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://spectrum.ieee.org/cars-that-think/transportation/self-driving/why-you-shouldnt-worry-about-liability-for-selfdriving-car-accidents>>.

⁴⁹ LOHMAN, M. F. *Liability* <...>, p. 338–339; *Regulating* <...>. *Robotlaw* <...>, p. 56, 59.

3.2.3. Civilinė atsakomybė už autonominio automobilio sukeltą žalą valdytojui pažeidus savo pareigą perimti valdymą

Kitas probleminis klausimas, kaip turėtų būti vertinamos situacijos, kai vairuotojas turėjo perimti autonominio automobilio valdymą, tačiau to nepadarė⁵⁰. Atsižvelgiant į autonominio automobilio, kaip didesnio pavojaus šaltinio, statusą, manytina, autonominis automobilis visais atvejais, neatsižvelgiant į vairuotojo reakciją į reikalavimą perimti valdymą, turėtų užtikrinti automobilio valdytojo, keleivio ir trečiųjų asmenų saugą⁵¹, o tai reiškia, kad nėra galima pateisinti civilinės atsakomybės autonominio automobilio gamintojui netaikymą vairuotojui laiku neperėmus automobilio valdymo⁵². Taigi, manytina, autonominė automobilio funkcija jokių atveju negali būti tokia, kuria būtų implikuojamas žalos kilimas tam tikrais atvejais. Vairuotojui pažeidus pareigą laiku perimti automobilio valdymą, konstatuotina neteisėta vairuotojo veika, lemianti solidariąją atsakomybę tretiesiems asmenims už dėl to kilusią žalą⁵³.

3.2.4. Civilinės atsakomybės už autonominio automobilio sukeltą žalą apibendrinimas

Apibendrinant pateiktą autonominio automobilio gamintojo civilinės atsakomybės analizę, manytina, kad teisinis reguliavimas turėtų eksplisitiškai įtvirtinti autonominio automobilio gamintojo civilinę atsakomybę be kaltės už autonominio automobilio, kai jis nebuvo valdomas vairuotojo, sukeltą žalą tretiesiems asmenims, vairuotojui ir / ar keleiviams (t. y. tokiu atveju gamintojui turėtų būti taikomos identiškos civilinės atsakomybės nuostatos, reglamentuojančios vairuotojo civilinę atsakomybę pastarajam valdant automobilį asmeniškai), kai žala kyla dėl autonominio automobilio padaryto pažeidimo. Kai žala kyla vairuotojui asmeniškai valdant autonominį automobilį – turėtų būti taikomas dabar esamas teisinis reglamentavimas. Vairuotojui laiku neperėmus autonominio automobilio valdymo, vairuotojas turėtų už kilusią žalą tretiesiems asmenims atsakyti solidariai kartu su autonominio automobilio gamintoju.

3.2.5. Kiti su autonominio automobilio sukelta žala susiję atsakomybės aspektai

Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso⁵⁴ 10 skirsnis⁵⁵ reguliuoja administracinius nusižengimus keliuose. Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (toliau – LR BK)⁵⁶ 281 straipsnyje įtvirtinama baudžiamoji atsakomybė už neatsargius kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus, kai dėl to yra sutrikdoma kito žmogaus sveikata ar kitas žmogus žūva. Todėl, vertinant autonominio automobilio gamintojo atsakomybės klausimą, reikia atsižvelgti ir į šias atsakomybės rūšis. Kaip yra pažymėta nagrinėjant autonominio automobilio gamintojo civilinę atsakomybę, tikslinga laikyti jį atsakingą už autonominio automobilio, kai yra naudojama automobilio autonominė funkcija, padarytu pažeidimu sukeltą žalą. Atsižvelgiant į tai, administracinės ir baudžiamosios teisės principus ir automobilio valdytojo kaltės (iš esmės jos

⁵⁰ Tokia situacija yra labiausiai susijusi su 3 lygio autonominiais automobiliais.

⁵¹ GASSER, T. M. *Legal <...>*, p. 1532.

⁵² Tokiomis situacijomis, kai yra numatoma, kad autonominis automobilis nėra pajėgus važiuoti saugiai, pavyzdžiui, įvertinus besikeičiančias oro sąlygas, gaunamus aplinkos duomenis ir duomenų kokybę, kelių būklę, žemėlapių detalumą ir kitas kliūtis, autonominis automobilis, vairuotojui laiku neperėmus kontrolės, turėtų gebėti saugiai sustoti nesukeldamas pavojingų situacijų.

⁵³ LR CK 6.279 straipsnis.

⁵⁴ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. *Valstybės žinios*, 1985, nr. 74-1-1.

⁵⁵ 2018 m. sausio 1 d. įsigaliosiančio Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 22 skyrius.

⁵⁶ Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas. *Valstybės žinios*, 2000, nr. 89-2741.

nebuovimo) aspektą, manytina, kad autonominio automobilio gamintojas analogiškai turėtų būti atsakingas už autonominio automobilio padarytus pažeidimus ir / ar sukeltą žalą administracinės ir / ar baudžiamosios teisės atžvilgiu. Ypač dėmesys turėtų būti skiriamas baudžiamajai atsakomybei, kai dėl autonominio automobilio padaryto pažeidimo, jam pažeidžiant kelių eismo taisykles, yra sutrikdoma kito žmogaus sveikata ar dėl to net žūva kitas žmogus. Šiuo metu LR BK 281 straipsnyje juridinio asmens atsakomybė neįtvirtinta, kita vertus, LR BK 20 straipsnyje įtvirtinta juridinio asmens atsakomybė siejama su fizinio asmens atsakomybe. Identifikuoti gamintojo asmenį, kuris būtų kaltas dėl netinkamos programinės įrangos, lėmusios nelaimingą atsitikimą, daugeliu atvejų vargu ar apskritai yra įmanoma. Todėl autonominiai automobiliai, kaip ir visa robotizacija, gali ir turėtų paskatinti juridinio asmens atsakomybės be fizinio asmens kaltės teorijos vystymąsi.

3.3. Draudimas

Europos Sąjungos direktyva 2009/103/EB⁵⁷ ir Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas⁵⁸ numato, kad visos Europos Sąjungos, kartu ir Lietuvos Respublikos, teritorijoje naudojamos transporto priemonės privalo būti apdraustos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu, kuriuo draudžiama transporto priemonės valdytojų valdant ar naudojant transporto priemonę padaryta žala tretiesiems asmenims⁵⁹.

Autonominių automobilių atsiradimas, kaip jau nagrinėta, keičia esamą atsakomybės už padarytą žalą suvokimą. Pažymima, kad autonominiai automobiliai potencialiai gerokai sumažins avarijų keliuose skaičių, o tai turėtų kur kas sumažinti reikalavimų draudikams atlyginti žalą skaičių. Todėl autonominių automobilių atsiradimas turėtų mažinti automobilių draudimo kainą⁶⁰. Žinoma, tai yra tik tolimos ateities perspektyva, bet saugumo keliuose padidėjimas, autonominių automobilių paplitimas implikuoja diskusiją, ar automobilių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas apskritai turėtų likti privalomas⁶¹? Atsakymas, ko gero, priklauso nuo pasirinkto požiūrio – ar į autonominio automobilio valdymą specifinėmis situacijomis turėtų įsikišti automobilio valdytojas, ar ne. Pasirinkus pastarąjį variantą ir įtvirtinus automobilio gamintojo civilinę atsakomybę už autonominio automobilio sukeltą žalą, akivaizdu, kad valdytojo civilinės atsakomybės draudimas tampa mažai prasmingu.

Kartu tikslinga svarstyti, ar neturėtų būti įtvirtintas privalomasis gamintojų civilinės atsakomybės už jų pagaminto autonominio automobilio sukeltą žalą draudimas, kartu sukuriant ir nesudėtingą žalą patyrusių asmenų žalos kompensavimo sistemą. Tokioje situacijoje išryškėja ir kelių eismo taisyklių, reikalavimų autonominiams automobiliams reglamentavimo svarba (kaip įpareigojimas, kad būtų įmontuota automobilyje juodoji dėžė) – autonominių automobilių sukeltų incidentų atveju, esminiais duomenimis sprendžiant dėl atsakomybės taps įrangos ir jos veikimo duomenys⁶².

⁵⁷ 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo. *OL L 263*, 2009-10-7, p. 11–31.

⁵⁸ Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas. *Valstybės žinios*, 2001, nr. 56-1977; nr. 61-2340.

⁵⁹ Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo 3 straipsnio 1 dalis.

⁶⁰ Vehicle Technology: End of the driver? *Insurance Post* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.postonline.co.uk/post/analysis/2325527/vehicle-technology-end-of-the-driver>>.

⁶¹ Future Vision: Will Driving Become Too Safe to Insure? *Insurance Journal* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.insurancejournal.com/news/national/2012/05/08/246831.htm>>.

⁶² LLOYD'S pranešimas. Autonomous vehicles. Handing over control: Opportunities and risks for insurance [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 9 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.lloyds.com/~media/lloyds/reports/emerging%20risk%20reports/autonomous%20vehicles%20final.pdf>>, p. 18.

3.4. Duomenų apsauga

Kartu su autonominių automobilių kūrimu sparčiai yra plėtojamos ir automobilių tarpusavio bendravimo ir automobilių bendravimo su infrastruktūra technologijos. Siekiant užtikrinti eismo saugumą, jos jau yra taikomos Japonijoje, Jungtinės Amerikos Valstijos ir Europa taip pat rengiasi jas diegti⁶³. Autonominiai automobiliai ne tik keisis duomenimis tarpusavyje, bet ir rinks ir apdoro didelį kiekį informacijos, kartu ir informaciją apie tai, kaip ir kur yra važiuojama. Tokia informacija potencialiai gali būti siunčiama į išorinį kaupiamąjį įrenginį, tapti prieinama tretiesiems asmenims, tokiems kaip antai interneto ryšio tiekėjai, eismo valdytojai. Reikia atsižvelgti į tai, kad tokių duomenų gauti norės ir automobilių gamintojai, kurie galėtų šiuos duomenis naudoti programinei įrangai tobulinti, draudikai. Automobilių savininkai, vairuotojai ir net keleiviai turi savo privatumo lūkesčius. Jie nenori, kad jų vairavimo įpročius ir tai, kur jie keliauja, stebėtų ir žinotų valstybės institucijos, draudikai ir kt. Pavyzdžiui, 2011 m. didelė neigiama visuomenės reakcija kilo, kai buvo nustatyta, kad GPS navigacijos gamintojas teikė anoniminius duomenis Nyderlandų Karalystės vyriausybei, kuri juos naudojo sprendama, kuriose vietose statyti fiksuotus greičio matavimo įrenginius⁶⁴.

Visi asmens duomenys gali būti tvarkomi tik tai suderinus su asmens duomenų teisinės apsaugos principais, pavyzdžiui, kad asmens duomenys gali būti tvarkomi tik teisėtu, sąžiningu ir skaidriu būdu, o renkami tik nustatytais, aiškiai apibrėžtais ir teisėtais tikslais. Todėl turi būti įvertintos ribos, kuriais atvejais ir kurie subjektai teisėtai ir pagrįstai gautų ir tvarkytų šiuos duomenis. Kartu vairuotojai ir netgi keleiviai turėtų gauti informacijos apie tai, kas renka jų duomenis, kokiais tikslais, ir kitą būtiną informaciją, užtikrinančią, kad jie supranta apie duomenų rinkimą ir rinkimo tikslą⁶⁵. Šioje situacijoje reikia atkreipti dėmesį, kad nuo 2016 m. gegužės 24 d. Europos Sąjungoje įsigaliojo (o taikomas bus nuo 2018 m. gegužės 25 d.) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas)⁶⁶ (toliau – Reglamentas)⁶⁷, kuriuo suvienodinama duomenų apsaugos teisė visoje Europos Sąjungoje. Tokiu būdu yra sudaromos geresnės sąlygos autonominių automobilių kūrėjams, nes jiems nebereikės prisiderinti prie kiekvienos valstybės narės teisinių taisyklių. Kartu nacionaliniai teisės aktų leidėjai neturės spręsti nacionalinės teisės sistemos ir besivystančių technologijų derinimo nacionalinėje teisėje problemas.

Šiuo klausimu svarbu tai, kad reikia diferencijuoti duomenis, kurie leidžia identifikuoti konkrečius asmenis, ir tuos, kurie neleidžia. Autonominio automobilio sensorių renkami duomenys, kurie neleidžia identifikuoti konkretaus asmens, nelaikomi asmens duomenimis ir jiems netaikomas asmens duomenų apsaugos standartas⁶⁸. Vis dėlto, tikėtina, kad, pavyzdžiui, automobilių gamintojai, siekdami tobulinti savo produktus, bus suinteresuoti gauti kuo didesnę kiekį duomenų, o tai leistų identifikuoti automobiliu pasinaudojančius subjektus. Tuo tikslu autonominių automobilių gamintojai gali pasinaudoti Reglamente numatytais atvejais, kai yra galimas duomenų rinkimas, arba gauti automobilio par-

⁶³ Europos Komisijos diskusijos dokumentai. *Roadmap*<...>, p. 10.

⁶⁴ TomTom Drives Into Speed Camera Scandal. *The Wall Street Journal* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://blogs.wsj.com/tech-europe/2011/04/28/tomtom-drives-into-speed-camera-scandal/>>.

⁶⁵ Europos Komisijos diskusijos dokumentai. *Roadmap* <...>, p. 10.

⁶⁶ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas). *OL L 119*, 2016-5-4, p. 1–88.

⁶⁷ Kartu su Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/680 dėl fizinių asmenų apsaugos kompetentingoms institucijoms tvarkant asmens duomenis nusikalstamų veikų prevencijos, tyrimo, atskleidimo ar baudžiamojo persekiojimo už jas arba bausmių vykdymo tikslais ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, ir kuriuo panaikinamas Tarybos pamatinis sprendimas 2008/977/TVR, reformuojantis Europos Sąjungos asmens duomenų teisę.

⁶⁸ Europos Komisijos diskusijos dokumentai. *Roadmap*<...>, p. 11.

davimo metu ar nuotoliniu būdu (automobilių nuomos atveju) naudotojo sutikimą rinkti duomenis⁶⁹. Tačiau visais atvejais, kai bus renkami ir (ar) tvarkomi asmens duomenys, automobilių naudotojams ir keleiviams turės būti pateikiama aiški ir pakankama informacija, kas ir kokius duomenis renka ir kokiems tikslams jie gali būti panaudojami⁷⁰.

Duomenų apsaugos klausimas aktualus ir kitu kontekstu – įgyvendinant *nemo tenetur se ipsum accusare* principą, kuris apima draudimą versti duoti parodymus prieš save, savo šeimos narius ar artimus giminaičius⁷¹, ir apie šio principo įgyvendinimą, įtvirtinus reikalavimą autonominiuose automobiliuose montuoti juodąsias dėžes. Šiuo kontekstu klausimas koreliuoja su baudžiamąja teise: tais atvejais, kai autonominis automobilis, vairuotojui turint galimybę perimti jo valdymą, sukelia eismo įvykį, kurio metu yra sutrikdoma kito žmogaus sveikata ar dėl jo kitas žmogus žūva, ar automobilio valdytojas turi teisę atsakyti pateikti duomenis iš automobilio juodosios dėžės, motyvuodamas teise neduoti parodymų prieš save⁷²? Tai klausimas, reikalaujantis gilesnio teisės mokslininkų vertinimo.

3.5. Reikalavimai infrastruktūrai

Autonominių automobilių veikimas yra labai priklausomas nuo sąlygų, kuriomis jie operuoja. Todėl teisės aktais turėtų apibrėžti minimalius reikalavimus infrastruktūrai, kuriai egzistuojant yra galimas autonominių automobilių naudojimas. Tam gali reikėti naujų kelio ženklų, specialių greičio ribojimo taisyklių, reikalavimų skaitmeninei infrastruktūrai, taisyklių, kaip turi būti elgiamasi, jei, pavyzdžiui, kelias yra remontuojamas⁷³.

Vertinant kitų valstybių pavyzdžius, reikia pažymėti, kad dažniausiai visų pirma yra apibrėžiamos teritorijos, kuriose yra galima naudoti autonominius automobilius. Manytina, ateityje toks reguliavimas, kad leidžiama tik ten, kur eksplicitiškai tai yra nurodyta, turėtų būti keičiamas įtvirtinant reikalavimus autonominių automobilių naudojimo infrastruktūrai ir nustatant, kad draudžiama naudoti ten, kur ji nėra tinkama. Atsižvelgiant į tai, kad autonominis automobilis vadovaujasi jam gamintojo teikiamu žemėlapiu, ir remiantis gamintojo atsakomybės už sukeltą žalą teorija, manytina, pareiga užtikrinti, kad autonominiu automobiliu nebūtų galima naudotis keliuose, kurie neatitiktų jų infrastruktūrai nustatytų reikalavimų, turėtų tekti gamintojui.

3.6. Reikalavimai autonominio automobilio techninei apžiūrai ir remontui

Automobilių techninės apžiūros tvarka turėtų būti papildoma nustatant greitą ir efektyvią tvarką, leidžiančią patikrinti autonominių automobilių autonomines veikimo funkcijas. Europos Sąjungos mastu dėl to turėtų būti atnaujinta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES⁷⁴. Atnaujinimus turėtų atlikti ir nacionalinių teisės aktų leidėjas. Tiesa, pastebima, kad dabartinis techninės apžiūros formatas gali būti nepakankamas didelės ir visiškos automatizacijos autonominiams automobiliams patikrinti ir dėl to gali reikėti sukurti naujo modelio techninės apžiūros tvarką⁷⁵.

Šalia to turėtų būti sprendžiamas ir autonominių automobilių remonto klausimas – sudėtingėjant technologinėms sistemoms, gamintojai gali pagrįstai nenorėti, kad autonominius automobilius remon-

⁶⁹ DETERMANN, L.; PERENS, B. *Open Cars* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 9 d.]. Prieiga per internetą: <http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2837598>, p.37.

⁷⁰ Europos Komisijos diskusijos dokumentai. *Roadmap*<...>, p. 11.

⁷¹ JURKA R. Draudimas versti duoti parodymus prieš save kaip asmens konstitucinių teisių baudžiamajame procese garantas. *Jurisprudencija*, 2006, nr. 1(79), p. 31–32.

⁷² LOHMANN, M. F. *Liability* <...>, p. 338.

⁷³ Europos Komisijos diskusijos dokumentai. *Roadmap*<...>, p. 12.

⁷⁴ Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/46/ES, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų. *OL L 127*, 2014-4-29, p. 129–133.

⁷⁵ Europos Komisijos diskusijos dokumentai. *Roadmap* <...>, p. 10.

tuotų neatestuoti subjektai. Todėl įstatymų leidėjas turėtų įvertinti galimybę nustatyti kriterijus subjektams, norintiems atlikti autonominių automobilių remontą, arba, ar nebūtų tikslinga licencijuoti šią veiklą.

Išvados

Autonominiu turėtų būti laikomas automobilis, kuris galėtų važiuoti be vairuotojo intervencijos, t. y. automobilis, kurio techninės galimybės leistų bent jau tam tikromis situacijomis automatizuotai vykdyti visas automobilio valdymo funkcijas. Šią sąvoką atitinka ir automobilis, kuris, vykdydamas visas vairuotojo funkcijas, atsižvelgiant į aplinkybes, reikalauja vairuotojo perimti automobilio valdymą.

Lietuva yra Kelių eismo konvencijos, kuri (nuo 2016 m. kovo 23 d.) leidžia autonominių automobilių eksploatavimą, jeigu automobilyje yra vairuotojas ir jis gali savo sprendimu nepaisyti automobilio automatinų sistemų arba jas išjungti, dalyvė. Savo ruožtu Lietuvos teisės aktai, nors ir nereglamentuodami autonominių automobilių, nedraudžia ir nesudaro kliūčių Lietuvoje naudoti autonominį (iki 3 lygio) automobilį.

Lietuvoje nėra įtvirtinto specialaus teisinio reglamentavimo (išskyrus tarptautinės Kelių eismo konvencijos nuostatas), skirto būtent autonominiams automobiliams reglamentuoti. Atsižvelgiant į pasaulyje sparčiai tobulėjančias autonominių automobilių technologijas, pasaulinę globalizaciją, Europos Sąjungos iniciatyvą Gear2030 ir Amsterdamo deklaraciją, siekiant pažangios, inovatyvios visuomenės ir verslui bei technologijoms draugiškos teisės sistemos, o kartu ir siekiant užtikrinti eismo saugumą, laikytina, kad tokia situacija nėra tinkama, dėl to yra būtina pradėti kurti specialiąjį autonominių automobilių naudojimo teisinio reguliavimo sistemą Lietuvoje.

Kuriant autonominių automobilių naudojimo teisinio reguliavimo sistemą Lietuvoje, reikia įvertinti tokias su tuo susijusias teisinio reguliavimo sritis: *i*) kelių eismo taisyklės ir eismo dalyvių elgesio taisyklės, vairuotojo pažymėjimas; *ii*) atsakomybės sąlygos; *iii*) draudimo sąlygos; *iv*) asmens duomenų apsauga; *v*) reikalavimai infrastruktūrai; *vi*) reikalavimai techninei priežiūrai ir remontui.

Atsižvelgdamas į autonominių automobilių pažangos lygį, įstatymų leidėjas turėtų iš naujo įvertinti reikalavimus, nustatytus siekiant gauti vairuotojo pažymėjimą (4–5 lygio autonominiams automobiliams), kartu įvertindamas, ar vairuotojo pažymėjimas yra būtinas didelės automatizacijos autonominiam automobiliui. Proporcingų reikalavimų taikymas kartu padidintų sveikatos sutrikimus turinčių asmenų judėjimo galimybes.

Teisinis reguliavimas turėtų eksplicitiškai įtvirtinti autonominio automobilio gamintojo civilinę atsakomybę be kaltės už autonominio automobilio, kai jis nebuvo valdomas vairuotojo, sukeltą žalą tretiesiems asmenims, vairuotojui ir / ar keleiviams (t. y. tokiu atveju gamintojui turėtų būti taikomos identiškos civilinės atsakomybės nuostatos, reglamentuojančios vairuotojo civilinę atsakomybę pasitarajam valdant automobilį asmeniškai), kai žala kyla dėl autonominio automobilio padaryto pažeidimo. Kai žala kyla vairuotojui asmeniškai valdant autonominį automobilį, turėtų būti taikomas dabar esamas teisinis reglamentavimas. Vairuotojui laiku neperėmus autonominio automobilio valdymo, jis turėtų už kilusią žalą tretiesiems asmenims atsakyti solidarai kartu su autonominio automobilio gamintoju.

Autonominių automobilių teisinis reglamentavimas yra glaudžiai susijęs su doktriniais baudžiamosios teisės klausimais – autonominių automobilių naudojimas leidžia svarstyti juridinio asmens baudžiamosios atsakomybės be fizinio asmens baudžiamosios atsakomybės teoriją (4–5 lygio autonominių automobilių atveju). Baudžiamosios teisės mokslas taip pat turėtų įvertinti, ar *nemo tenetur se ipsum accusare* principo pažeidimu nebūtų laikomi atvejai, kai be autonominio automobilio valdytojo sutikimo būtų gaunama informacija iš automobilio juodosios dėžės apie eismo įvykio aplinkybes.

LITERATŪRA

Norminiai teisės aktai ir jų parengiamoji medžiaga

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija. *Valstybės žinios*, 1992, nr. 33-1014.
2. 1968 m. Kelių eismo konvencija. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 2-54.
3. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas). *OL L* 119, 2016-5-4, p. 1–88.
4. 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo. *OL L* 263, 2009-10-7, p. 11–31.
5. Komisijos direktyva 2010/48/ES, kuria prie technikos pažangos pritaikoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/40/EB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros. *OL L* 173, 2010-07-08, p. 47–73.
6. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/46/ES, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų. *OL L* 127, 2014-4-29, p. 129–133.
7. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. *Valstybės žinios*, 1985, nr. 74-1-1.
8. Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JT/EEK) taisyklė Nr. 79. Suvienodintos transporto priemonių tvirtinimo nuostatos, atsižvelgiant į vairavimo mechanizmą. *OL L* 137, 2008-05-027, p. 25–52.
9. Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksas. *TAR*, 2015, nr. 2015-11216.
10. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas. *Valstybės žinios*, 2000, nr. 89-2741.
11. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. *Valstybės žinios*, 2000, nr. 74-2262.
12. Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas. *Valstybės žinios*, 2001, nr. 56-1977; nr. 61-2340.
13. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 7-693; 2008, nr. 88-3530.
14. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymas Nr. 260 „Dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2001, nr. 48-1683.
15. Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2008 m. liepos 29 d. įsakymas Nr. 2B-290 „Dėl Techninių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimų“. *Valstybės žinios*, 2008, nr. 88-3550.

Specialioji ir kita literatūra

16. Amsterdamo deklaracija. *Cooperation in the field of connected and automated driving* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 11 d.]. Prieiga per internetą: <<https://english.eu2016.nl/binaries/eu2016-en/documents/publications/2016/04/14/declaration-of-amsterdam/2016-04-08-declaration-of-amsterdam-final-format-3.pdf>>.
17. Automobilių inžinierių organizacijos standartas. *J3016* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 9 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.sae.org/misc/pdfs/automated_driving.pdf>.
18. Autonomius driving: the legal framework. *Mercedes-Benz* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.mercedes-benz.com/en/mercedes-benz/next/automation/autonomous-driving-the-legal-framework/>>.
19. BEST, A.; BARNES, D. W.; KAHN-FOGEL, N. *Basic Tort Law*, 4th ed. New York: Wolters Kluwer, 2014.
20. DETERMANN, L.; PERENS, B. *Open Cars* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 9 d.]. Prieiga per internetą: <http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2837598>.
21. Europos Komisijos diskusijos dokumentai. *Roadmap on Highly Automated vehicles* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 11 d.]. Prieiga per internetą: <<https://circabc.europa.eu/sd/a/a68ddba0-996e-4795-b207-8da58b4ca83e/Discussion%20Paper%2%A0-%20Roadmap%20on%20Highly%20Automated%20Vehicles%2008-01-2016.pdf>>.
22. Europos Parlamento instruktazas. *Automated vehicles in the EU* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/573902/EPRS_BRI\(2016\)573902_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/573902/EPRS_BRI(2016)573902_EN.pdf)>.
23. Future Vision: Will Driving Become Too Safe to Insure? *Insurance Journal* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.insurancejournal.com/news/national/2012/05/08/246831.htm>>.
24. GASSER, T. M. *Legal Issues of Driver Assistance Systems and Autonomous Driving*. Iš ESKANDARIAN, A. *Handbook of Intelligent Vehicles*. London: Springer, 2012.

25. Gear2030 pristatymas [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <https://circabc.europa.eu/d/a/workspace/SpacesStore/741e4c94-5f67-4b3c-a1fb-1ff76ec66c75/GEAR%25202030-WG_%2520connected%2520and%2520automated%2520driving_12_05_05_2016%2520PT1.pdf>.

26. German regulations clear road self driving cars. *Readwrite* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 13 d.]. Prieiga per internetą: <<http://readwrite.com/2016/07/29/german-regulations-clear-road-self-driving-cars-tl4/>>.

27. Germany to create worlds first highway code for driverless cars. *Newscientist* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 13 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.newscientist.com/article/mg23130923-200-germany-to-create-worlds-first-highway-code-for-driverless-cars/>>.

28. GLANCY, D. J. *Autonomous and Automated and Connected Cars Oh My! First Generation Autonomous Cars in the Legal Ecosystem* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 30 d.]. Prieiga per internetą: <<http://conservancy.umn.edu/bitstream/handle/11299/174406/619%20Glancy.pdf;sequence=1>>.

29. Googles driverless cars are now legally the same as a human driver. *Washington Post* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.washingtonpost.com/news/the-switch/wp/2016/02/10/googles-driverless-cars-are-now-legally-the-same-as-a-human-driver/>>.

30. Jungtinių Tautų Ekonominė ir socialinė taryba. *Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 11 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf>>.

31. Jungtinės Tautos. *Acceptance of amendments to articles 8 and 39 of the Convention* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2015/CN.529.2015-Eng.pdf>>.

32. JURKA, R. Draudimas versti duoti parodymus prieš save kaip asmens konstitucinių teisių baudžiamajame procese garantas. *Jurisprudencija*, 2006, nr. 1(79).

33. LLOYD'S pranešimas. Autonomous vehicles. Handing over control: Opportunities and risks for insurance [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 9 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.lloyds.com/~media/lloyds/reports/emerging%20risk%20reports/autonomous%20vehicles%20final.pdf>>.

34. LOHMANN, M. F. Liability Issues Concerning Self-Driving Vehicles. *European Journal of Risk Regulation*, 2016, Vol. 7, No. 2.

35. Mercedes, Volvo, and Google Accept Autonomous Car Liability. *Yahoo! News* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.yahoo.com/news/mercedes-volvo-google-accept-autonomous-car-liability-130038541.html>>.

36. Pasaulio ekonomikos forumo baltoji knyga. *Automotive industry* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <<http://reports.weforum.org/digital-transformation-of-industries/wp-content/blogs.dir/94/mp/files/pages/files/wef-dti-automotivewhitepaper-final-january-2016.v1.pdf>>.

37. Regulating Emerging Robotic Technologies in Europe, Guidelines on Regulating Robotics. *Robolaw* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 11 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.robolaw.eu/RoboLaw_files/documents/robolaw_d6.2_guidelinesregulatingrobotics_20140922.pdf>.

38. Tarptautinės Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos Tarptautinio transporto forumo politikos dokumentai. *Automated and Autonomous Driving Regulation under uncertainty* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/5jlwvzdfk640.pdf?expires=1476109806&id=id&accname=guest&checksum=C8036652DD8C66CA1F9268CDE838C3CC>>.

39. Singapore starts trial of world's first self-driving taxis. *The Telegraph* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.telegraph.co.uk/technology/2016/08/25/singapore-starts-trial-of-worlds-first-self-driving-taxis/>>.

40. TomTom Drives Into Speed Camera Scandal. *The Wall Street Journal* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://blogs.wsj.com/tech-europe/2011/04/28/tomtom-drives-into-speed-camera-scandal/>>.

41. Vehicle Technology: End of the driver? *Insurance Post* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.postonline.co.uk/post/analysis/2325527/vehicle-technology-end-of-the-driver>>.

42. Why You Shouldn't Worry About Liability for Self-Driving Car Accidents. *Spectrum* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://spectrum.ieee.org/cars-that-think/transportation/self-driving/why-you-shouldnt-worry-about-liability-for-selfdriving-car-accidents>>.

Lietuvos teismų sprendimai

43. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2005 m. spalio 19 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-458.

AUTONOMOUS VEHICLES – TODAY’S LEGAL CHALLENGES FOR TOMORROW

Vilius Mitkevičius

S u m m a r y

The purpose of this article is to analyze the concept of autonomous vehicles, the legality of using an autonomous vehicle in Lithuania today, and to determine the key fields of legal regulations that should be improved. Research suggests that an autonomous vehicle can be defined as “a fully automated vehicle equipped with the technologies capable to perform all driving functions without any human intervention”. Following this definition, and in the context of applicable legal regulations, no legal barriers to use an autonomous vehicle in Lithuania (level 3 and lower) can currently be identified. On the other hand, the research showed that there is no legal regulation in Lithuania that is directly intended to regulate the use of autonomous vehicles. Therefore, the legislator should establish such regulations, specifically assessing the fields covered in this article. Lastly, the research shows that one of the most important issues in the legal field of autonomous vehicles is identifying who should be responsible for damages caused by an autonomous vehicle. Such a question, it is suggested, should be decided by implementing manufacturer’s liability for the damages caused by an autonomous vehicle if it was not controlled by driver during at the time of the accident.

Įteikta 2016 m. spalio 16 d.

Priimta publikuoti 2016 m. gruodžio 29 d.