

CIVILINĖ IR BAUDŽIAMOJI ATSAKOMYBĖ UŽ SAVIVALDŽIŲ AUTOMOBILIŲ SUKELTĄ ŽALĄ

Deimantė Rimkutė, Kristijonas Povylius

Vilniaus universiteto Teisės fakulteto 4 kurso studentai

Saulėtekio al. 9, I rūmai, 10222 Vilnius

El. paštas: deimante.rimkute@tf.stud.vu.lt; kristijonas.povylius@tf.stud.vu.lt

Mokslinio straipsnio akademinis kuratorius prof. dr. (HP) Vytautas Mizaras

El. paštas: vytautas.mizaras@tf.vu.lt

Mokslinio straipsnio praktinis kuratorius Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjas prof. dr. Aurelijus Gutauskas

El. paštas aurelijus.gutauskas@tf.vu.lt

***Santrauka.** Straipsnyje siekiama išanalizuoti ir įverti, ar egzistuojantis teisinis reguliavimas Lietuvoje yra pakankamas taikant civilinę ir baudžiamąją atsakomybę už visiškos automatizacijos savivaldžiais automobiliais sukeltą žalą. Ši hipotezė yra patvirtinama analizuojant savivaldžio automobilio techninę specifiką, civilinės ir baudžiamosios atsakomybės teisinį reguliavimą Lietuvoje bei pagrindines šių atsakomybės rūšių teorijas. **Pagrindiniai žodžiai:** savivaldis automobilis, dirbtinis intelektas, baudžiamoji atsakomybė, civilinė atsakomybė.*

***Summary.** The article aims to analyse and assess whether the existing legal regulation in Lithuania is sufficient for application of civil and criminal liability for damage caused by fully self-driving cars. This hypothesis is confirmed by analysing the technical specifics of fully self-driving cars, the legal regulation of civil and criminal liability in Lithuania and the main theories of these types of liability.*

***Keywords:** self-driving car, artificial intelligence, criminal liability, civil liability.*

Įvadas

Pakeliui į darbą ryte, išsikvietus Waymo taksi automobilį, mus pasitinka tuščia vairuotojo sėdynė ir savivaldžio automobilio programinės įrangos balsas, linkintis geros kelionės. Nors šis vaizdas iš pirmo žvilgsnio gali pasirodyti utopinis, tačiau kai kur tai jau yra realybė¹. Vis dėlto, kas būtų atsakingas, jei toks savivaldis automobilis sukeltų eismo įvykį Lietuvoje, kurio metu žūtų žmogus ir/ar būtų padaryta turtinė žala?

¹ Pvz., JAV Arizonos valstijoje (Waymo is first to..., 2017).

Šis – atsakomybės – klausimas **aktualus savivaldžių automobilių gamintojams, platintojams ir naudotojams**. Net ir be *Google* dukterinės bendrovės *Waymo*, būtų sunku rasti technologijų, automobilių gamintojų, transportavimo paslaugų *gigantų*, kurie nedalyvautų savivaldžių automobilių lenktynėse. Jose laimėtojų laukia ne tik ekonominė nauda, tačiau ir teisinės pasekmės, sukūrus trūkumų turintį produktą.

Technologijų transformacija taip pat **aktuali politikos formuotojams**. Apie didelį susirūpinimą baudžiamosios atsakomybės srityje byloja prie Europos Tarybos Nusikaltimų problemų komiteto suburta Dirbtinio intelekto ir baudžiamosios teisės darbo grupė, specifiskai nagrinėjanti savivaldžių automobilių atvejį (*European Committee on Crime Problems...*, 2018). Civilinės atsakomybės klausimus nagrinėja Europos Sąjunga. Pirmą kartą dirbtinio intelekto bendro reguliavimo Europos Sąjungoje buvo iškelta dar 2017 m. vasario 16 d. Europos Parlamento rezoliucijoje dėl robotikai taikomų civilinės teisės nuostatų (Europos Parlamento rezoliucija su..., 2017), po kurios sekė eilė politikos dokumentų. Europos Sąjunga ir Europos Taryba greitu metu planuoja pristatyti reguliavimo pasiūlymus.

Apie **mokslinį aktualumą** byloja plačios užsienio teisės mokslininkų diskusijos. Jas skatina dirbtinio intelekto technologijos komponento – mašininio mokymosi (angl. *machine learning*) – vystymasis, kurio pagrindu veikia ir savivaldis automobilis. Savivaldžio automobilio valdymo sprendimus (kada lenkti, stabdyti, sukti ir pan.), galinčius sukelti neigiamus padarinius, priima nebe žmogus, o programinė įranga. Ši aplinkybė verčia permąstyti kai kuriuos tradicinius materialinės baudžiamosios ir privatinės teisės institutus. Baudžiamosios teisės literatūroje daugiausiai dėmesio skiriama nusikalstamos veikos subjekto, neatsargios kaltės (tiksliau – nusikalstamo nerūpestingumo), priežastinio ryšio, baudmės institutų pritaikomumui. Tuo tarpu privatinės teisės kontekste nesutariama, kas turėtų būti civilinės atsakomybės subjektas (Patti, 2013, p. 213) (gamintojas (Patti, 2013, p. 213) ir (ar) valdytojas (Bertolini, 2020, p. 110)). Taip pat kyla didesnio pavojaus šaltinio valdytojo sąvokos išaiškinimo problema. Taikant gamintojo atsakomybę, susiduriama su neteisėtų veiksmų (defekto), atsakomybę šalinančių aplinkybių, priežastinio ryšio, programinės įrangos kaip defekto nustatymo problemomis (Bertolini, 2020, p. 57–58). Paprastai aptariamas ir civilinės atsakomybės draudimo klausimas.

Šiais klausimais yra pasisakę nemažai užsienio teisės mokslininkų, tačiau Lietuvos teisės kontekste šios problemos **ištyrimo laipsnis** – gerokai mažesnis. Lietuvoje įžvalgas tam tikrais civilinės ir baudžiamosios atsakomybės aspektais yra pateikęs tik Vilius Mitkevičius (Mitkevičius, 2016). Tad iš esmės šiame darbe aptariamos mokslinės problemos Lietuvoje neanalizuotos.

Darbo **originalumas**, pirmiausiai, pasireiškia tuo, kad moksliniame darbe tiriami klausimai nebuvo nagrinėti Lietuvos teisės kontekste. Be to, darbas aktualus ir tarptautiniame lygmenyje, kadangi jame pateikiamas ne taip dažnai sutinkamas kritiškas po-

žiūris į papildomą reguliavimą kaip savivaldžių automobilių keliamų teisinių problemų sprendimo būdą.

Darbo **tikslas** – išanalizuoti ir įvertinti, ar egzistuojantis teisinis reguliavimas yra pakankamas taikant civilinę atsakomybę ir baudžiamąją atsakomybę už visiškos automatizacijos savivaldžio automobilio sukeltą žalą.

Autoriai kelia tokius **uždavinius**:

1. Apibūdinti savivaldžio automobilio sąvoką bei apžvelgti jų teisesines galimybes dalyvauti viešajame eisme.
2. Išanalizuoti darbo objektu esantį baudžiamosios ir civilinės atsakomybės teisinį reguliavimą bei jo teorinį pagrindą.
3. Įvertinti šio reguliavimo bei jo teorinio pagrindo pritaikomumą savivaldžio automobilio sukeltos žalos atveju.

Darbo **objektas**. Straipsnyje nagrinėjami tokie pagrindiniai klausimai: savivaldžio automobilio samprata, problemiškesni baudžiamosios atsakomybės (nusikalstamo nerūpestingumo, priežastinio ryšio) bei civilinės atsakomybės (griežtosios civilinės atsakomybės už didesnio pavojaus šaltinio sukeltą žalą ir gamintojo civilinės atsakomybės už netinkamos kokybės produktus) taikymo galimybes. Taigi, straipsnyje tiriami patys conceptualiausi klausimai, tačiau atsiribojama nuo detalesnių jau konkrečių teisesines atsakomybės sąlygų nagrinėjimų. Todėl baudžiamosios atsakomybės kontekste nebus nagrinėjama nusikalstamos veikos subjekto ir baismės problema². Taip pat autoriai neanalizuos civilinės atsakomybės draudimo, priežastinio ryšio ir programinės įrangos prilyginimo produktui klausimų.

Moksliniame tyrime naudojami kai kurie tyrimo **metodai**. Dogmatinio (lingvistinio) metodo pagalba aiškinamos teisės normos ir, šalinant jų prieštaravimus, pritaikomos naujiems socialiniams reiškiniams (savivaldžiams automobiliams). Istoriniu-lyginamuoju metodu atskleidžiama griežtosios atsakomybės doktrinos evoliucija bei tendencijos, padedančios suprasti esamo reguliavimo pritaikymą už savivaldžių automobilių sukeltą žalą. Pasitelkiant teleologinį metodą, aiškinami aktualių teisės normų tikslai. Tarpdisciplininio metodo pagalba kai kurie techniniai savivaldžio automobilio veikimo aspektai įvertinami teisės normų kontekste.

Svarbiausiais šaltiniais atliekant tyrimą buvo baudžiamąją ir civilinę atsakomybę reguliuojantys Lietuvos ir Europos Sąjungos teisės aktai, Europos Sąjungos politikos dokumentai, Europos Tarybos Dirbtinio intelekto ir baudžiamosios teisės darbo grupės darbiniai dokumentai, Armano Abramavičiaus ir Valentino Mikelėno knyga „Autotransporto priemonių valdytojų teisinė atsakomybė“, Valentino Mikelėno knyga „Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai“, Vilniaus universiteto vadovėlis „Lietuvos baudžiamoji teisė“, Johannes Wessels knyga „Baudžiamoji teisė“, Vy-

² Pvz., ET Dirbtinio intelekto ir baudžiamosios teisės darbo grupė po pirmųjų tyrimų subjekto problema iš darbotvarkės išbraukė.

tauto Piesliako straipsnis „Priežastinis ryšys tarp pavojingos veikos ir baudžiamajame įstatyme numatytų padarinių ir jo nustatymas teismų praktikoje“, Sabine Gless, Emily Silverman, Thomas Weigend straipsnis „If Robots Cause Harm, Who Is to Blame? Self-Driving Cars and Criminal Liability“.

1. Savivaldis automobilis

1.1 Savivaldžio automobilio sąvoka

Šiuo metu savivaldžio automobilio sąvoka vartojama dviprasmiškai, jai priskiriant tiek automobilius, galinčius nuo taško A iki taško B nuvykti be jokio žmogaus įsikišimo, tiek automobilius su pažangiomis *vairavimo asistento* technologijomis. Tad siekiant straipsnyje išvengti vartojamų sąvokų dviprasmiškumo, šioje dalyje bus išgryninta savivaldžio automobilio sąvoka, kurios šiame darbe bus laikomasi.

Egzistuoja įvairūs automobilio vairavimo automatizavimo lygiai. Šiuo metu daugiausiai naudojamas šių lygių skirstymas buvo pateiktas JAV automobilių inžinerijos organizacijos SAE International (Taxonomy and Definitions for..., 2018). Organizacija išskyrė 6 lygių automatizuoto vairavimo sistemas, kaip atskyrimo kriterijų pasirinkdama vairuotojo įsitraukimo į vairavimą lygį (žr. 1 lentelė).

1 lentelė. 6 lygių automatizuoto vairavimo pagal vairuotojo įsitraukimo lygį sistemų aprašymas

Lygis	Pavadinimas	Trumpas aprašymas
0	Neautomatizuotos sistemos	Automobilį absoliučiai vairuoja žmogus. Galimos tik tam tikros pagalbinės sistemos.
1	Pagalbinė automatizacija	Automobilyje įrengtos tam tikros pagalbinės vairavimo sistemos, kurios gali atlikti tam tikras vairavimo funkcijas, pvz. adaptyvi greičio palaikymo sistema (angl. <i>adaptive cruise control</i>), eismo juostos pagalbinė sistema (angl. <i>lane keeping assistance</i>). Vairuotojas visuomet privalo kontroliuoti automobilį.
2	Dalinė automatizacija	Automobilis pats gali stabdyti, greitinti, vairuoti, tačiau vairuotojas visuomet turi būti sutelkęs savo dėmesį į vairavimą ir, esant poreikiui, bet kada perimti automobilio valdymą.
3	Sąlyginė automatizacija	Automobilis esant palankioms sąlygomis gali visiškai perimti vairavimą. Vairuotojas gali nukreipti dėmesį nuo vairavimo, tačiau, sulaukęs perspėjimo iš automobilio, turi būti pasirengęs per tam tikrą laiko tarpą (nuo kelių iki keiliolikos sekundžių) perimti valdymą.

Lygis	Pavadinimas	Trumpas aprašymas
4	Didelė automata- tizacija	Automobilis nuo taško A iki taško B gali nukeliauti be jokio žmogaus įsikišimo, tačiau gali veikti tik tam tikrose iš anksto apibrėžtose ribotose teritorijose (angl. <i>geofenced area</i>).
5	Visiška automata- tizacija	Automobilis viešajame eisme gali dalyvauti bet kokiuose keliuose ir bet kokiomis sąlygomis. <i>Žmogaus įsikišimas nereikalingas.</i>

Šaltinis: Sudaryta remiantis SAE International (Taxonomy and Definitions for..., 2018).

Nesileidžiant į universalios savivaldžio automobilio sąvokos paieškas, šiame darbe sąvoka **savivaldis automobilis reikš 4–5 lygio automatizacijos automobilius**. Esminis pasirinktas kriterijus – automobilio galimybė be jokio žmogaus įsikišimo į vairavimo procesą nuvykti iš taško A į tašką B.

1.2 Skirtingų automatizacijos lygių automobilių galimybės dalyvauti viešajame eisme

Prieš pradėdant nagrinėti baudžiamosios ir civilinės atsakomybės taikymą už savivaldžių automobilių sukeltą eismo įvykį, verta apžvelgti, kokios dabar šių automobilių teisinės galimybės dalyvauti viešajame eisme.

Šiuo metu Lietuvos nacionalinių teisės aktų formuluotės (Lietuvos Respublikos („LR“) saugaus eismo..., 2000)³ (Savivaldžių automobilių bandymų ir..., 2018) nedraudžia net ir didelės ar visiškos automatizacijos (4–5 lygio) savivaldžiams automobiliams dalyvauti viešajame eisme bandymo sąlygomis (Ginkutė, L., Siavris, M., 2017). Tačiau ribojimai 4–5 lygmens savivaldžiams automobiliams dalyvauti viešajame eisme kyla iš Lietuvoje privalomų tarptautinių teisės aktų. Lietuvoje ratifikuotos tarptautinės Kelių eismo konvencijos (1968 m., su pakeitimais) (Kelių eismo konvencija, 1968) 8 straipsnis numato, kad kiekviena judanti transporto priemonė ar transporto priemonių junginys turi būti su vairuotoju. 2014 m. buvo atlikti šios konvencijos pakeitimai, dėl kurių automatizuotų sistemų naudojimas viešuose keliuose tapo realus, nes teisinės pareigos vairuotojui tiesiogiai daryti įtaką transporto priemonės judėjimui (vairuoti) neliko (Ginkutė, L., Siavris, M., 2017⁴). Vertindamas šias nuostatas, V. Mitkevičius daro išvadą, kad šie pakeitimai įteisina 1–3 lygmens savivaldžius automobilius, tačiau 4 ir 5 lygmens – dar ne (Mitkevičius, 2016, p. 129). Tuo tarpu darbo autoriai mano, kad faktiškai 4–5 lygio savivaldžiai automobiliai viešajame Lietuvos eisme bandymo sąlygomis

³ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 str. 63 d. ir 83 d., 20 str. 4 d., 25 str. 10 d. ir 11 d.

⁴ Priedas Nr. 1, p. 8.

dalyvauti gali, tačiau bet koku atveju jų viduje turi būti už vairavimo funkciją atsakingas asmuo, galintis bet kada perimti savivaldžio automobilio valdymą.

Tiesa, kol kas savivaldžiai automobiliai (nepriklausomai nuo jų lygmens) Lietuvos viešajame eisme gali dalyvauti tik *bandymų* sąlygomis. Tai reiškia, kad, pvz., prieš bandymus, jų maršrutas iš anksto raštu turi būti suderintas su kelio savininku, o informacija apie būsimą maršrutą iš anksto turi būti pateikta apskrities vyriausiajam policijos komisariatui⁵.

Tačiau yra valstybių, kurios tokių griežtų taisyklių neturi. Visiškai savivaldžiai automobiliai jau gali dalyvauti kai kurių JAV valstijų viešajame eisme (Governor Douglas A. Ducey..., 2018) ir dalyvauja (Waymo finally launches an..., 2020).

Taigi, šiuo metu pasaulyje, priklausomai nuo valstybės, teisinės savivaldžio automobilio dalyvavimo viešajame eisme galimybės yra skirtingos. Lietuvoje viešajame eisme gali dalyvauti bet kokių lygmens automatizacijos automobiliai, tačiau jų viduje visuomet privalo būti už vairavimą atsakingas asmuo (bet nebūtinai vairuoti). Tuo tarpu kitose pasaulio valstybėse (pvz., JAV) viešajame eisme jau gali dalyvauti automobiliai, kurių viduje vairuotojo nėra.

2. Baudžiamoji atsakomybė

Baudžiamosios atsakomybės taikymo klausimas už savivaldžio automobilio (toliau tekste bus naudojamas trumpinys „SA“) sukeltą mirtiną avariją jau nebėra tik ateities klausimas. 2018 m. pavasarį įvyko pirmasis eismo įvykis, kuriame dalyvavo dalinės automatizacijos SA ir kurio metu žuvo žmogus (Uber self driving car kills..., 2018). Nors už šį incidentą bus teisiamas automobilio viduje incidento metu buvęs operatorius (turėjęs prižiūrėti vairavimo procesą) (Uber's self-driving operator..., 2020), tačiau prireikė beveik vienerių metų tyrimo, kol buvo paskelbta, kad baudžiamojon atsakomybėn nebus traukiamas šio SA bandymus vykdęs juridinis asmuo – įmonė *Uber* (Uber escapes criminal charges..., 2019). Galima manyti, kad tyrėjams ir kaltintojams nebuvo lengva nustatyti, kieno veiksmai sukėlė mirtiną eismo įvykį, nepaisant to, kad avarijos metu automobilio viduje buvo už vairavimą atsakingas asmuo. Neabejotina, kad dar didesnė baudžiamosios atsakomybės taikymo problema kils, kuomet tokie eismo įvykiai bus sukelti visiškai savivaldžio automobilio.

Šiandien moksle didžiausias problemas kelia priežastinio ryšio ir neatsargios kaltės⁶ nustatymo klausimai. Pasak prie Europos Tarybos („ET“) veikiančios Dirbtinio intelekto ir baudžiamosios teisės darbo grupės, tai gali sukelti atsakomybės vakuumo

⁵ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2018 sausio 10 d. įsakymo Nr. 3-11 „Dėl savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašo patvirtinimo“ 8 str.

⁶ Pvz., prie ET suburta Dirbtinio intelekto ir baudžiamosios teisės darbo grupė neatsargios kaltės (konkrečiau - nusikalstamo nerūpestingumo) klausimą savo darbotvarkėje išskiria kaip svarbiausią (European Committee on Crime Problems, 2020, p. 12-13).

(angl. *responsibility gap*) problemą (European Committee on Crime Problems, 2020, p. 5) – socialiai nepriimtina situaciją, kuomet iš pažiūros nusikalstami padariniai niekam neužtraukia baudžiamosios atsakomybės.

Šioje darbo dalyje bus detalizuotos ir išanalizuotos teisiškai reikšmingo priežastinio ryšio bei nusikalstamo nerūpestingumo nustatymo problemos SA sukkelto eismo įvykio ir Lietuvos teisinio reguliavimo kontekste. Taip pat bus pateikta pozicija, kad dabartinis šių institutų reguliavimas yra vis dėlto pakankamas ir neturėtų sukelti atsakomybės vakuumo problemas.

2.1 Priežastinis ryšys

Priežastinis ryšys yra būtinas materialiosios nusikalstamos veikos požymis. Jis apibūdina tarp reiškinų susiklosčiusį santykį, dėl kurio nusikalstama veika sukelia ir nulemia nusikalstamus padarinius (Abramavičius et al., 2019, p. 213). Asmenį baudžiamojon atsakomybėn galima patraukti, jeigu nusikalstami padariniai buvo būtent jo, o ne kieno nors kito veikimo (neveikimo) priežastis. Tačiau vien ši sąlyga nėra pakankama konstatuoti teisiškai reikšmingą priežastinį ryšį. Priežastinis ryšys yra reikšmingas teisiškai tik tada, kai asmuo galėjo numatyti savo veikimo (neveikimo) padarinių atsiradimo galimybę. Todėl padarinių numatymas – kelia daugiausiai mokslinių diskusijų, kadangi tam tikrais atvejais neįmanoma numatyti SA programinės įrangos priimamų sprendimų.

Šio skyriaus tikslas – pagrįsti, kad Lietuvos teismų praktikoje baudžiamosiose bylose vyraujanti priežastinio ryšio nustatymo teorija (adekvataus priežastingumo teorija) bus pakankama tinkamam priežastinio ryšio nustatymui, kuomet sunkių padarinių atsiradimas dėl SA sukkelto eismo įvykio. Pirmiausia skyriuje bus pristatytos Lietuvos teismų praktikoje baudžiamosiose bylose vyraujančios priežastinio ryšio nustatymo taisyklės bei šiame kontekste aktuali SA technologinė specifika. Tuomet, atsižvelgiant į šią specifiką, bus pristatytas teorinis priežastinio ryšio nustatymo modelis. Galiausiai bus pateikiama išvada, kodėl toks teorinis modelis, tikėtina, bus tinkamas ir padės įgyvendinti baudžiamosios atsakomybės tikslus.

2.1.1 Priežastinio ryšio nustatymas Lietuvos baudžiamųjų bylų teismų praktikoje

Siekiant visapusiškai atskleisti skyriuje nagrinėjamą problemą, būtina susipažinti su Lietuvos teismų praktikoje baudžiamosiose bylose vyraujančiomis priežastinio ryšio nustatymo taisyklėmis.

Lietuvoje baudžiamasis įstatymas neįtvirtina priežastinio ryšio nustatymo taisyklių. Tačiau jos yra išvystytos baudžiamųjų bylų baudžiamųjų bylų teismų praktikoje. Pagal jose nusistovėjusias taisyklės, priežastinio ryšio nustatymas apima du etapus: 1) būtino-

sios padarinių kilimo sąlygos nustatymą (lot. *conditio sine que non*), ir 2) priežastinio ryšio pobūdžio nustatymą (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. sausio 5 d. nutartis baudžiamojoje byloje).

Siekiant nustatyti būtinąją padarinių kilimo sąlygą, reikia įvertinti, ar įstatyme aprašyta ir asmens padaryta veika buvo būtina BK numatytų padarinių kilimo sąlyga. Todėl vertinamas faktinis priežastinis ryšys: ar padariniai kiltų, jei veika padaryta nebūtų. Šio ryšio nustatymas – techninis objektyvios tikrovės pažinimas. Neretai bylose objektyvųjį priežastinį ryšį padeda nustatyti teismo ekspertai ar specialistai. Būtiniosios padarinių kilimo sąlygos taisyklės patikrinimas paprastai dar galutinai neišsprendžia priežastinio ryšio klausimo sprendimo konkrečioje byloje, o tik priartina prie išvados dėl priežastinio ryšio buvimo (Piesliakas, 2006, p. 8).

Antrojo etapo metu nustatomas priežastinio ryšio pobūdis (t. y. ar jis reikšmingas teisiškai). Priežastinio ryšio pobūdis gali būti būtinas (dėsningas) arba atsitiktinis. *Būtinasis* priežastinis ryšys nustatomas, kai tam tikra veika dėsningai sukelia tam tikrų nusikalstamų padarinių. Toks ryšys objektyviai gali būti numatomas iš anksto, kadangi gyvenimo patirtis ir žinios žmogui leidžia numatyti, kokių padarinių gali sukelti tam tikra jo veika. Priežastinis ryšys yra *atsitiktinis*, kai tam tikra veika paprastai nesukelia tam tikrų nusikalstamų padarinių, tačiau šie vis tiek atsiranda dėl papildomų su veika nesusijusių aplinkybių (pvz. trečiojo ar nukentėjusio asmens veiksmų, gamtos reiškinių ir pan.) įtakos (Abramavičius *et al.*, 2019, p. 215). Išvada apie atsitiktinį priežastinio ryšio pobūdį lemia išvadą apie priežastinio ryšio nebuvimą, nes priežastinis ryšys baudžiamojoje teisėje siejamas tik su būtinuoju priežastiniu ryšiu (Piesliakas, 2006, p. 9). Esant atsitiktiniam priežastiniam ryšiui baudžiamoji atsakomybė kilti negali, nes tokiu atveju negalima asmens kaltė. Juk vienas iš kaltės elementų yra įstatyme numatytų padarinių numatymas (arba turėjimas ir galėjimas juos numatyti), o numatyti asmuo gali tik būtinuosius padarinius, kurie kyla dėl dėsningumais pagrįsto priežastinio ryšio. Toks yra tik būtinąjo ryšio pobūdis (Piesliakas, 2006, p. 10).

Šiose taisyklėse atsispindi adekvatus priežastingumo teorija (Teismų praktikos keilių transporto..., 2009, p. 31), pagal kurią adekvatus (kitaip dar vadinamas būtinuoju, dėsningu) priežastinis ryšys neegzistuoja (yra atsitiktinis), jeigu padariniai atsiranda dėl netaisyklingos, netipiškos priežastinės sekos, t. y. dėl neįprasto aplinkybių sutapimo, kurio, remiantis kasdienio gyvenimo patirtimi, asmeninėmis kaltininko savybėmis bei atsižvelgiant į veikos aplinkybes, neįmanoma numatyti (Wessels, 2003, p. 72). Ši teorija skirta atriboti teisiškai reikšmingą (būtinąją) ir nereikšmingą (atsitiktinį) priežastinį ryšį. Priešingu atveju objektyvaus priežastinio ryšio grandinė niekuomet *nesibaigtą*, pvz., juk nužudymo peiliu atveju būtinąją padarinių kilimo sąlygą yra ir pats peilio pagaminimas, tačiau akivaizdu, kad toks priežastinis ryšys teisine prasme nebus reikšmingas ir baudžiamosios atsakomybės neužtrauks. Kitaip tariant, ši teorija skirta atriboti atsakomybę.

Svarbu pažymėti, kad tolimesnėje straipsnio dalyje bus kalbama tik apie antrąją – priežastinio ryšio pobūdžio – nustatymo etapą.

2.1.2 Priežastinio ryšio pobūdžio nustatymas atsižvelgiant į savivaldžio automobilio techninę specifiką

SA eismo įvykių byloje priežastinio ryšio *pobūdžio* nustatymo problemų kils dėl automobilių technologinės specifikos, tiksliau, dirbtinio intelekto komponento - mašininio mokymosi (angl. *machine learning*). Bendriausia prasme mašininis mokymasis apibūdinamas kaip programinės įrangos gebėjimas mokytis iš savo patyrimo (Butterfield, A., 2016 cituota Mockevičius, 2020, p. 10). Jeigu paprasto kompiuterinio algoritmo pagrindu veikianti kompiuterinė programa veikia pagal iš anksto parašytas „instrukcijas“ (t. y. kompiuterinius algoritmus) ir nuo jų nukrypti negali, tai dirbtinio intelekto pagrindu veikianti programinė įranga mašininio mokymosi pagalba geba tuos algoritmus keisti ir atnaujinti besimokydama iš savo pačios „patirties“. Būtent ši dirbtinio intelekto ypatybė atveria galimybes SA dalyvauti viešajame eisme. Paprastų algoritmų pagrindu veikianti transporto priemonė pilnavertiškai eisme dalyvauti negalėtų, kadangi iš anksto neįmanoma numatyti visų galimų situacijų eisme ir, juo labiau, kiekvienam atvejui parašyti programinio kodo. Tuo tarpu, esant dirbtiniam intelektui, visų situacijų numatyti nereikia, kadangi toks automobilis iš anksto žmonių nenumatytose situacijose išeitį randa pats – priima sprendimą remdamasis savo „patirtimi“. Toks SA sprendimas iš anksto negali būti numatomas, kadangi, jeigu jis būtų numatytas, tam būtų iš anksto sukurtas kompiuterinis algoritmas (toliau tekste tokie nenumatomi SA sprendimai bus vadinami „autonominiais sprendimais“).

Todėl teisės mokslininkai kelia klausimą, ar priežastinio ryšio pobūdis automatiškai netaps atsitiktiniu, kuomet tragišką eismo įvykį nulems SA autonominis sprendimas (Lingeti, 2019, p. 5) (Gless, 2016, p. 18)? Tokiu atveju automobilio kūrėjai bus nenumatę tiek situacijos, kurioje atsidūrė automobilis, tiek ir paties algoritmo. Ar tokiu atveju apskritai įmanomas būtinas priežastinis ryšys, siejamas būtent su galimybe numatyti padarinius?

Atsižvelgiant į priežastinio ryšio pobūdžio nustatymo taisykles, SA technologinę specifiką, siekiant geriau suprasti kiliančią problemą, toliau bus pristatomas autorių siūlomas *priežastinio ryšio pobūdžio teorinis nustatymo modelis* situacijose, kuomet eismo įvykį sukelia SA. Atsižvelgiant į SA technologinę specifiką, gali susiklostyti dvejopo pobūdžio situacijos, priklausomai nuo to, kokių pagrindu SA priėmė eismo įvykį sukėlusį sprendimą – ar įprasto kompiuterinio algoritmo, ar paties SA susikurto.

Jeigu eismo įvykį sukeltų sprendimas, nulemtas įprastų kompiuterinių algoritmų (pvz., programuotojas padaro klaidą ir parašo algoritmą, kad automobilis sustotų ne prieš raudoną, bet žalią šviesoforo signalą, ir dėl to įvyksta sunkius padarinius sukėlusį eismo įvykis), tuomet priežastinio ryšio pobūdžio nustatymo problemos nekiltų. Toks

SA sprendimas negali įsiterpti į priežastinio ryšio grandinę, paversdamas jį atsitiktiniu, kadangi jis buvo tiesiogiai nulemtas kompiuterinį algoritmą parašiusio žmogaus. Žinoma, tai automatiškai nelems baudžiamosios atsakomybės taikymo, kadangi tokiu atveju dar reikėtų nustatyti programinį kodą sukūrusio asmens kaltę.

Priežastinio ryšio pobūdžio nustatymo problematika atsiranda, kai eismo įvykis kyla dėl SA autonominio sprendimo. Tačiau ir šiuo atveju situacija išsišakoja į dvi galimas alternatyvas. SA autonominį sprendimą, sukėlusį eismo įvykį, priima situacijoje, kuri, atsižvelgiant į aukščiausią mokslo ir technikos lygį, (A) *galėjo* būti numatyta; (B) *negalėjo* būti numatyta. (A) atveju priežastinis ryšys būtų būtinas (dėsningas), nes tokia situacija galėjo būti numatyta, todėl jai išspręsti turėjo būti parašytas programinis kodas (pvz., SA kūrėjas laiku neatliko programinės įrangos atnaujinimo, kuris automobilį būtų „papildęs“ reikiama algoritmais, padėjusiais priimti tinkamą sprendimą ir išvengti eismo įvykio). Kitaip tariant, tokiu atveju būtų konstatuojama, kad į priežastinio ryšio grandinę įsiterpė ne pašalinė nenumatoma jėga (t. y. ne SA autonominis sprendimas), bet programinės įrangos neatnaujinimas, t. y. konkretaus asmens neveikimas. Tuo tarpu (B) atveju būtų konstatuojama, kad priežastinis ryšys yra atsitiktinis, nes į priežastinio ryšio grandinę įsiterpė nenumatomas veiksnys – autonomiškas SA sprendimas, kuris žmogui iš anksto negali būti pažinęs. Tokiu atveju, formaliai remiantis adekvataus priežastingumo teorija, baudžiamoji atsakomybė kilti negalėtų, kadangi programuotojo ar kito asmens veiksmai negalėtų būti adekvati (dėsninga, būtina) padarinių kilimo sąlyga.

Tačiau kai kurie teisės mokslininkai dėl tokio (B) situacijos vertinimo išreiškia abejonų. Pavyzdžiui, Sabine Gless, Emily Silverman, Thomas Weigend savo straipsnyje (Gless, 2016, p. 18-19) teigia, kad taikant tokias priežastinio ryšio pobūdžio nustatymo taisykles bus susidurta socialiai nepriimtina „atsakomybės vakuumo“ (angl. *responsibility gap*) problema, kadangi už iš pažiūros nusikalstamus padarinius niekas nebus traukiamas baudžiamojon atsakomybėn. Pasak jų, tai gali mažinti visuomenės palaikymą naujų technologijų plėtrai. Todėl net ir tokiais atvejais, kai konkretūs žalingi padariniai negalėtų būti numatomi ((B) atvejis), už SA atsakingas subjektas vis tiek turėtų būtų traukiamas baudžiamojon atsakomybėn, kadangi būtinojo priežastinio ryšio konstatavimui viso labo pakaktų bendro pobūdžio tikimybės, jog SA gali sukelti nusikalstamus padarinius. Kitaip tariant, straipsnio autoriai mano, kad *de facto* bet kokie SA sukeliami padariniai būtų *būtinuoju* priežastiniu ryšiu susiję su už SA atsakingo asmens veiksmais (neveikimu), o atsitiktinis priežastinis ryšys tokiose veikose būtų negalimas. Mokslininkai mano, kad tokia pozicija galėtų pasikeisti tik tuomet, kai SA taps įprasta visuomenės gyvenimo dalimi ir nebebus siejami su ypatinga ir išskirtine rizika, kaip kad būtų dabar.

Darbo autorių nuomone, tokia S. Gless, E. Silverman, T. Weigend pozicija priimtina, kol SA dalyvautų viešajame eisme nepakankamai išbandyti. Neturint pakankamai duomenų apie SA, jų saugumo spragas, būtų iš esmės neįmanoma nustatyti, ar priežastinis

ryšys yra atsitiktinis, ar būtinas, kadangi pagrįstoms išvadoms padaryti nepakaktų duomenų imties. Kitaip tariant, būtų neįmanoma žinoti, ar incidentas nutiko kartą per milijoną, ar šimtą milijonų SA nuvažiuotų kilometrų, kadangi paprasčiausiai SA tiek kilometrų dar nebūtų nuvažiavęs. Priežastingumas tarp SA kūrėjo ir eismo įvykių padarinių būtų objektyviai nepažinus. Tokiu atveju įgyvendinant atitinkamų baudžiamųjų įstatymų tikslus – kelių transporto eismo saugą, žmogaus turto, sveikatos ar gyvybės apsaugą – būtinas priežastinis ryšys būtų konstatuojamas pagrįstai, kadangi būtų neteisinga tokią visiškai neprognuojamą žalingų padarinių riziką perkelti visuomenei (ypač jeigu incidentas nutiktų ne bandymų metu, o SA naudojant asmeniniais ar komerciniais tikslais). Šio straipsnio autoriai vaizdžiai šią situaciją pavadintų *būtinąjo priežastinio ryšio prezumpcija*. Tačiau jeigu eismo įvykiu metu egzistuotų pakankamai duomenų, kad su panašiais technologiniais sprendimais, buvusiais eismo įvykiu priežastimi, SA viešajame eisme saugiai nuvažiavo tiek kilometrų, kad būtų galima pagrįsti tokio technologinio sprendimo saugumą, tuomet tai reikštų, kad tarp SA gamintojo veiksmų ir padarinių priežastinis ryšys yra ne būtinas, bet atsitiktinis.

Apibendrinant dalį apie priežastinį ryšį galima teigti, kad šiuo metu paprastai Lietuvos teismų praktikoje baudžiamosiose bylose taikoma adekvataus priežastingumo teorija iš dalies būtų nepakankama nustatinėjant priežastinio ryšio pobūdį, kuomet eismo įvykiu priežastis būtų SA autonominis sprendimas priimtas eismo situacijoje, kuri iš anksto negalėjo būti numatyta SA kūrėju. Tačiau tokį nepakankamumą sąlygoja ne teorijos trūkumai, bet objektyvi priežastis – duomenų apie SA saugumą nepakankamumas. Kol duomenų nepakaks, tarp SA kūrėjų veiksmų (neveikimo) ir padarinių (pvz., eismo įvykiu) priežastinis ryšys bus visuomet laikomas būtinuoju. Ateityje, SA tapus įprasta visuomenės gyvenimo dalimi, ši problema turėtų išnykti, kadangi bus objektyviai įmanoma įvertinti priežastinio ryšio pobūdį.

2.2 Nusikalstamas nerūpestingumas

Siekiant pritaikyti baudžiamąją atsakomybę vien būtinąjo priežastinio ryšio nepakanka, kadangi jo nustatymas nepreziumuoja kaltės (Piesliakas, 2006, p. 10). Daugiausiai dėmesio teisės mokslininkų darbuose, ET Dirbtinio intelekto ir baudžiamosios teisės darbo grupės dokumentuose skiriama neatsargios kaltės, o tiksliau - nusikalstamo nerūpestingumo koncepcijai. Ši kaltės forma yra vienintelė, kurios konstatavimas reikalauja tik įrodymo, kad kaltininkas turėjo ir galėjo padarinius numatyti, nors jų ir nenumatė. Problemą, vėlgį, sukuria atvejai, kuomet eismo įvykiu sukelia ne iš anksto netinkamai parašytas kompiuterinis algoritmas, bet SA autonominis sprendimas, kuris, kaip minėta, iš anksto negali būti numatomas. Pasak ET Dirbtinio intelekto ir baudžiamosios teisės grupės, tokiu atveju nėra aišku, kokio lygmens neatsargumas turėtų užtraukti baudžiamąją atsakomybę (European Committee on Crime Problems, 2020, p. 13). Siekiant įvertinti, ar dabartinė nusikalstamo nerūpestingumo koncepcija yra pa-

kankama spręsti potencialią atsakomybės vakuumo problemą, šiame skyriuje bus pristatytas jos įstatyminis modelis bei jos išaiškinimas teismų praktikoje, pasisakyta, kaip ši kaltės forma būtų taikoma atsižvelgiant į SA technologinę specifiką bei pateikiamas tokio taikymo vertinimas.

Pagal LR baudžiamojo kodekso („BK“) 16 str. 3 d., nusikalstama veika yra padaryta dėl nusikalstamo nerūpestingumo, jeigu ją padaręs asmuo nenumatė, kad dėl jo veikimo ar neveikimo gali atsirasti šiame kodekse numatyti padariniai, nors pagal veikos aplinkybes ir savo asmenines savybes galėjo ir turėjo tai numatyti (LR baudžiamasis kodeksas, 2000). Padarinių *nenumatymas* nustatomas, kai asmuo nesuvokia, kad jis pažeidžia visuotinai priimtas atsargumo taisykles ar specialias elgesio taisykles, ir dėl to nenumato, kad jo veika (veikimas ar neveikimas) gali sukelti pavojingus padarinius (pvz. žmogaus sužalojimą). Galėjimas ir turėjimas pagal veikos aplinkybes ir asmenines savybes numatyti padarinių atsiradimą apibūdina valinį nusikalstamo nerūpestingumo elementą. *Turėjimas* numatyti padarinius nustato pareigos būti atsargiam, darant atitinkamą veiką, buvimą, t. y. nustato pareigą numatyti savo veikos nusikalstamų padarinių galimybę. *Galėjimas* numatyti pasekmes nustato asmens, turinčio atitinkamą pareigą, galimybę konkrečioje situacijoje numatyti savo veiksmų pavojingus padarinius (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2019 m. gruodžio 18 d. nutartis baudžiamojoje byloje). Jeigu asmuo savo veika sukėlė žalingų padarinių, tačiau negalėjo ir neturėjo jų numatyti, jo veika baudžiamosios atsakomybės užtraukti negali, tad kvalifikuojama kaip *kazusas* (Prapiestis et al., 2019, p. 271).

Pažymėtina, kad baudžiamojoje teisėje nustatant asmens kaltę taikomas ne objektyvus (pvz. protingo ir apdairaus asmens), bet subjektyvus standartas. Į šią aplinkybę yra labai svarbu atkreipti dėmesį, kadangi išvada dėl kaltės gali skirtis priklausomai nuo kaltininko asmeninių savybių net esant toms pačioms faktinėms aplinkybėms. Vertinant, ar kaltininkas galėjo ir turėjo numatyti savo veikimo (neveikimo) padarinius, be kita ko, atsižvelgiama į jo asmenines savybes. Šis dėmuo bus itin svarbus bylose, kuriose sunkius padarinius SA sukels dėl netinkamų gamintojo (pvz. programuotojo, inžinieriaus, aukščiausio lygio vadovo) veiksmų. Tokius automobilius kuria paties aukščiausio lygio profesionalai, geriau nei bet kas kitas išmanantys visas rizikas ir galimus pavojus, susijusius su SA dalyvavimu viešajame eisme. Todėl, panašiai kaip ir medikų baudžiamosios atsakomybės byloje⁷, taikomas asmeninių savybių standartas bus itin aukštas, kuris, tikėtina, sutaps su aukščiausiais atitinkamu momentu žinomais mokslo ir technologiniais pasiekimais šioje srityje.

Taigi, ar, atsižvelgiant į konkretaus SA gamintojo savybes, galima teigti, kad jis turi pareigą ir galimybę numatyti iš esmės objektyviai nenumatomus SA autonominius sprendimus?

⁷ Pvz., Lietuvos Aukščiausiojo Teismo kasacinės nutartys baudžiamosiose bylose Nr. 2K-563/2006, 2K-78-511/2019

Padarinių numatymas ir rūpestingumo pareigos pažeidimas yra susiję ir todėl negali būti vertinami atskirai. Asmuo turi numatyti padarinius, į kuriuos apdairiai besielgiantis kaltininkas, atsižvelgdamas į konkrečiai egzistuojančias aplinkybes, vadovaudamasis bendra gyvenimo patirtimi, atkreiptų dėmesį. Rūpestingumo pareigos (būti atsargiam) turinį sudaro reikalavimai atpažinti dėl konkretaus elgesio saugomam teisiniam gėriui kylantį pavojų ir pagal tai atitinkamai elgtis, t. y. pavojingą poelgį atlikti tik prieš tai ėmusius pakankamų atsargumo priemonių arba visai tokio poelgio atsisakyti. Reikiamo rūpestingumo pobūdis ir dydis nustatomi pagal reikalavimus, kurie gali būti keliami, jei pavojaus būklę vertinsime *ex ante* (prieš įvykį), protingam ir sąžiningam žmogui atsižvelgiant į konkrečią padėtį ir besielgiančiojo socialinį vaidmenį (pvz. turimas specialias žinias) (Wessels, 2003, p. 216-217). Akivaizdu, kad SA kūrėjai numato bendro pobūdžio tikimybę, kad SA gali sukelti sunkius padarinius, kadangi tai yra objektyviai neišvengiama tokioje nenuspėjamoje aplinkoje kaip viešasis automobilių eismas. Neįmanoma ir niekada nebus įmanoma užtikrinti, kad SA nesukeltų nė vieno eismo įvykio. Tačiau ar tokio bendro pobūdžio tikimybės pakanka siekiant konstatuoti turėjimą ir galėjimą numatyti padarinius? Tokioje situacijoje galimi du baudžiamosios atsakomybės taikymo scenarijai: (1) joks asmuo negalėtų būti traukiamas baudžiamajon atsakomybėn, kadangi automobilis veikia „pats“ (kitaip tariant, konkretūs jo veiksmai dėl technologinės specifikos objektyviai negali būti numatomi); (2) asmuo (programuotojas, gamintojas, vartotojas) teoriškai turi ir gali numatyti bet kokią SA galimai sukeltiną žalą (kadangi tokio automobilio pilnai kontroliuoti negali), o tai reikštų baudžiamosios atsakomybės *de facto* tapimą griežtąja (Gless *et al.*, 2016, p. 13).

Pasak mokslininkų S.Gless, E.Silverman, T.Weigend (Gless *et al.*, 2016), pirmoji pozicija neįtikina, kadangi SA savo esme yra neprognozuojami. Tokiose situacijose netaikant baudžiamosios atsakomybės, atitinkamai sumažėtų SA gamintojų rūpestingumo pareiga, o tai – socialiai nepriimtina. Antroji pozicija taip pat nepriimtina, kaip pernelyg ribojanti technologijų plėtrą dėl per plačiai taikomos baudžiamosios atsakomybės. Šie autoriai būtų linkę rinktis antrąją poziciją, jos griežtumą švelninant mažinant rūpestingumo pareigos standartą. Detalizuodami šią poziciją, mokslininkai brėžia paralelę su baudžiamąja atsakomybe už nesaugius produktus, į kurią daug taisyklių perkelta iš civilinės teisės. Prieš išleidžiant produktą į rinką, gamintojas privalo įsitikinti, kad jo produktas atitinka aukščiausius mokslo ir technologijų standartus, o jo saugumas vartotojų atžvilgiu buvo pakankamai patikrintas. Produktui esant rinkoje, gamintojas nuolat privalo stebėti vartotojų atsiliepimus ir nedelsiant reaguoti į pranešimus apie produkto sukeltus incidentus ar žalą. Jei būtina, gamintojas privalo perspėti vartotojus apie galimus naudojimo pavojus, produktą taisyti ir, jei būtina, išimti jį iš rinkos. Jeigu dėl šių pareigų nesilaikymo kyla žala, gamintojui gali būti taikoma baudžiamoji atsakomybė dėl žmogaus sveikatos sutrikdymo ar gyvybės atėmimo (Gless *et al.*, 2016, p. 14-15).

Pasak mokslininkų, rūpestingumo pareigos standarto sumažinimas galėtų būti pasiektas per „turėjimo numatyti padarinius“ kriterijų, kuris suponuoja pareigą elgtis maksimaliai atsargiai. Gamintojo elgesys būtų maksimaliai atsargus, jeigu SA gamybos, programavimo, testavimo ir stebėjimo procesuose būtų taikomi aukščiausi žinių ir technologijų standartai. Asmenys, kurie šių standartų laikosi, net ir numatydami bendro pobūdžio riziką, atsargumo pareigą išpildytų (Gless *et al.*, 2016, p. 20). Naudojantis Lietuvos baudžiamosios teisės terminais, tokie asmenys būtų laikomi *neturėjusiais* numatyti padarinių.

Ši pozicija yra suderinama su BK 16 str. 3 d. numatyta nusikalstamo nerūpestingumo koncepcija. Viešasis eismas – nenuspėjama aplinka, kurioje žmogus negali numatyti visų scenarijų. Tad to iš jo negalima reikalauti. Minėta, kad pagal J. Wessels, pareigos rūpintis (būti atsargiam) turinį sudaro reikalavimai atpažinti dėl konkretaus elgesio saugomam teisiniam gėriui kylantį pavojų ir pagal tai atitinkamai elgtis, t. y. pavojingą poelgį atlikti tik prieš tai ėmusis *pakankamų atsargumo priemonių* arba visai tokio poelgio atsisakyti. Taigi baudžiamoji atsakomybė SA kūrėjams galėtų būti taikoma tik tuomet, jeigu būtų įrodyta, kad jie nesiėmė pakankamų atsargumo priemonių.

Apibendrinant dalį apie neatsargią kaltę, gali būti manoma, kad dabartinė nusikalstamo nerūpestingumo koncepcija yra visiškai pakankama siekiant pritaikyti baudžiamąją atsakomybę tais atvejais, kai dėl nepakankamo asmenų rūpestingumo SA sukelia eismo įvykį. Vien tai, kad žalą sukėlė SA autonominis sprendimas, dar nereiškia, kad asmenys galės išvengti baudžiamosios atsakomybės dėl kaltės jų veiksmuose nebuvimo. Tokiais atvejais atsakomybė galėtų būti taikoma, jeigu būtų įrodyta, kad SA kūrėjai, naudotojai ar kiti asmenys, atsižvelgiant į jų asmenines savybes, nesiėmė pakankamų atsargumo priemonių SA gamybos, programavimo, testavimo, stebėjimo ir naudojimo procesuose, kad išvengtų žalingų padarinių.

3. Civilinė atsakomybė

Civilinės atsakomybės ištakos siejamos su Aristotelio *atitaisomuoju teisingumu* kaip *status quo* išsaugojimu (Heidt, 1990, p. 352). Nuo senovės romėnų laikų civilinė atsakomybė buvo grindžiama žala padariusio asmens kalte. Pramonės revoliucija lėmė įvairių mechanizmų naudojimą, kurių poveikio žmonės negalėjo absoliučiai kontroliuoti net ir elgiantis maksimaliai rūpestingai. Netrukus besąlygiškas kaltės principo taikymas tapo naudingu didesnio pavojaus šaltinių valdytojams, kurie paprastai iš veiklos gaudavo naudą. Tuo tarpu nukentėjusiems, nenustačius kaltės sąlygos, žala atlyginama nebūdavo. Šie pokyčiai vertė pakartotinai įvertinti klasikinį požiūrį į civilinę atsakomybę. Pradėta manyti, kad asmuo, gaunantis naudą, turi prisiimti ir našta. Galiausiai plėtojamos teorijos peržengė idėjinį lygmenį ir XIX a. buvo įtvirtintos teisėje kaip griežtosios atsakomybės doktrina (Abramavičius, Mikelėnas, 2010, p. 282–284). Istoriskai griežtoji

civilinės atsakomybės pirmiausia buvo taikoma geležinkeliams, vėliau, atsiradus kitoms transporto priemonėms, buvo įgyvendinama ir šioms. Į gatves išriedėjus 2 lygio dalinės automatizacijos automobiliams (kaip *Tesla*), griežtos civilinės atsakomybės institutai išliko nepakitę. Tačiau 3–5 lygio SA atsiradimas ir paplitimo galimybė mokslininkus ir sprendimo priėmėjus privertė ir vėl sugrįžti prie griežtosios civilinės atsakomybės reformavimo temų.

Mokslinėje literatūroje ir Europos Sąjungos („ES“) politikos dokumentuose nesutariama, kas turėtų būti civilinės atsakomybės subjektas: gamintojas ir (ar) valdytojas (Bertolini, 2020, p. 110). Taip pat kyla didesnio pavojaus šaltinio valdytojo problema (Patti, 2019, p. 213). Taikant gamintojo atsakomybę, susiduriama su neteisėtų veiksmų (defekto), atsakomybę šalinančių aplinkybių problemomis (Bertolini, 2020, p. 57–58).

ES dokumentuose paprastai siūloma išdėstyti (ir kitas) problemas spręsti teisėkūros būdu (Bertolini, 2020, p. 29–31). Manoma, kad dabartinis reguliavimas yra nepakankamas, nes nėra tiesiogiai pritaikytas SA. Tačiau šio darbo autoriai į papildomo ir tiesioginio reguliavimo siūlymus dėl jo *nepakankamumo* žvelgia veikiau kritiškai. Reguliavimas gali būti nepakankamas, nes yra neteisingas (politinė kategorija) arba nefunkcionuojantis (teisinė kategorija). Tam tikrais atvejais, naujas teisėkūros iniciatyvas pradedama siūlyti iš esmės neišsiaiškinus, ar reguliavimas iš tiesų nefunkcionuotų. Ir, jei visgi funkcionuotų, tai kaip? Todėl šios dalies tikslas – išanalizuoti ir įvertinti ar egzistuojantis teisinis reguliavimas yra pakankamas taikant civilinę atsakomybę už visiškos automatizacijos SA.

Siekiant mokslinio darbo tikslo, šioje darbo dalyje bus apžvelgiamas civilinės atsakomybės teisinis reguliavimas, aktualus **vartotojams** (atsakomybė už didesnio pavojaus šaltinio padarytą žalą, atsakomybė už žalą, atsiradusią dėl netinkamos kokybės produktų ar paslaugų), bei reguliavimo teorinis pagrindas (griežtosios atsakomybės, rizikos, *gilių kišenių* teorijos).

3.1 Rizikos teorija kaip griežtosios atsakomybės doktrinos pagrindas

Diskusiją dėl SA verta pradėti nuo griežtosios atsakomybės doktrinos postulatų. Griežtosios atsakomybės doktrina yra kalte paremtos tradicinės civilinės atsakomybės išimtis, kuomet asmuo laikomas atsakingu nepriklausomai nuo kaltės. Griežtosios atsakomybės doktrinos pagrindų reikia ieškoti XIX a. pradžioje vystyti rizikos teorijoje. Galima išskirti du rizikos teorijos vystymosi etapus: klasikinį ir šiuolaikinį amerikietiškaį.

Iš pradžių, rizikos teorija turėjo dvi pagrindines sąlygas. Pirmą, tai buvo pati rizika ir sąmoningas jos priėmimas, suprantant, kad tam tikro objekto naudojimas ar veiklos vykdymas gali sukelti neigiamų padarinių (Mikelėnas, 1995, p. 229). Antroji

sąlyga – objektyvus kontrolės trūkumas. Manant, kad asmuo didesnę pavojų keliančio šaltinio apskritai nėra pajėgus visapusiškai kontroliuoti, net ir elgdamasis rūpestingai, pvz., automobilio vairavimas slidžia danga, gamykloje esanti technika ir pan. Klasikinė rizikos teorija reikšmingai prisidėjo prie didesnio pavojaus šaltinio valdytojo atsakomybės įvedimo.

Tačiau rizikos teorija turi ir naujesnę kryptį, pradėtą vystyti XX a., siejamą su amerikietiška šiuolaikine rizikos teorijos variacija – *gilioji kišenės doktrina* (angl. *deep pocket doctrine*). Pagal šią *doktriną*, asmeniui verčiantis pelninga, tačiau pavojinga veikla, jis privalo atlyginti aplinkiniams sukeltą žalą, kadangi yra šios veiklos naudos gavėjas (Mikelėnas, 1995, p. 231). Jis taip pat yra geriausioje padėtyje šią riziką suvaldyti ir žalą padengti iš savų *gilių kišenių*. Taigi, šios *gilioji kišenės doktrinos* sąlygos yra pavojaus šaltinio valdytojo 1) gaunama nauda bei 2) galimybė geriau šią riziką valdyti; ir geriau kilusią žalą padengti už kitus. *Gilioji kišenės doktrina*, didžiausią įtaką padarė gamintojo atsakomybės už netinkamos kokybės produktus taikymui.

Apibendrinant, rizikos teorijos postulatai yra teoriniai griežtosios atsakomybės instituto pagrindai. Klasikinė rizikos teorija reikšmingai prisidėjo prie didesnio pavojaus šaltinio valdytojo reguliavimo, o *gilioji kišenės doktrina*, kaip šiuolaikinė rizikos teorijos variacija, darė įtaką gamintojo atsakomybės už netinkamos kokybės produktus įvedimui.

3.2 Atsakomybė už didesnio pavojaus šaltinio sukeltą žalą

Aptarus griežtosios atsakomybės doktrinos postulatą, reikšminga išgildinti ir šia teorija grindžiamą didesnio pavojaus šaltinio valdytojo institutą, kuris aktualus civilinės atsakomybės už SA sukeltą žalą pritaikomumui. Daugelyje Europos valstybių transporto priemonių valdytojai už padarytą žalą atsako be kaltės. LR Civilinio kodekso („CK“) 6.270 str. įtvirtina abstrakčią didesnio pavojaus šaltinio sąvoką (Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, 2000), kaip ir klasikinėje rizikos teorijoje, teismų praktikoje siejamą su 1) itin didele žalos atsiradimo rizika; ir 2) negalėjimu jos pašalinti atsargumo priemonėmis (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2011 m. lapkričio 18 d. nutartis civilinėje byloje). Taikant atsakomybę už didesnio pavojaus šaltinio žalą (CK 6.270 str.) galioja trys civilinės atsakomybės sąlygos: žala; priežastinis ryšys; neteisėti veiksmai. Nors ši reguliavimo specifika neabejotinai aktuali ir SA, tačiau mokslinėje literatūroje esminių problemų nekelia. SA kontekste kyla klausimas, ar pasikeitus tradiciniam automobilio valdymo modeliui, kai valdytojas yra vairuotojas, ir SA programinei įrangai perėmus visas vairuotojo funkcijas, didesnio pavojaus šaltinio valdytoju netaps pats SA? Taip pat kaip derėtų kvalifikuoti *savivaldžio uberio* „paslaugas“.

3.2.1 Savivaldžio automobilio valdytojo atsakomybė

SA valdytojo problema iškyla dėl SA atsiradimo pakitusių automobilio valdytojo funkcijų. Tradicinio automobilio valdytojas atlieka vairuotojo funkciją⁸ (manevruoja, važiuoja pirmyn, atgal ir pan.), o SA valdytojas apsiriboja *taško B* įvedimu į navigaciją. Taigi, tradicinis valdytojas turi daugiau objektyvios didesnio pavojaus šaltinio kontrolės nei SA valdytojas. Todėl gali kilti klausimas, ar aplinkybės, kaip pakitusi objektyvios kontrolės bei rizikos prisiėmimo apimtis, paties SA nepaverčia valdytoju? Siekiant atsakyti į šį klausimą, reikia gilesnės didesnio pavojaus šaltinio valdytojo sąvokos analizės.

Pagal CK 6.270 str. 2 d., valdytoju laikomas asmuo, valdantis didesnio pavojaus šaltinį nuosavybės, patikėjimo teise ar kitokiu teisėtu pagrindu. Tačiau, remiantis teismų praktika, šiame CK 6.270 str. 2 d. apibrėžiamas *valdymas* turi kitokią prasmę negu daiktinio pobūdžio savininko valdymo teisė. Tradicinio automobilio valdytojo statusas reiškia „teisėtu pagrindu faktiškai turinčio asmens teisę automobilių tvarkyti, vairuoti ar juo naudotis, taip pat pareigą atsakyti už žalą“ (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2000 m. kovo 9 d. nutartis civilinėje byloje). Taigi, valdytojo sąvoka apima tiek daiktinės teisės valdymo (teisiškai turėti daiktą savo žinioje, daryti jam fizinį ar ūkinį poveikį), tiek daiktinės teisės naudojimo (gauti iš jo naudos, pvz. panaudoti automobilį kaip susisiekimo priemonę) kategorijas. Taip pat pagal CK 4.30 str., „valdytojas gali valdyti daiktą per kitą asmenį, kuris privalo laikytis valdytojo nurodymų“. Taigi, valdytojas neprivalo daiktą valdyti tiesiogiai ir tai gali daryti per SA.

Kadangi didesnio pavojaus šaltinio valdytojo sąvoka apima tiek šio objekto valdymą, tiek naudojimą, SA valdytojas turėtų būti jo savininkas arba kitu teisėtu pagrindu faktiškai juo besinaudojantis asmuo. Nors valdytojo sąvoka apima ir vairuotojo sąvoką, kadangi vairuojant automobilį juo yra naudojama, tačiau vairavimas nėra būtinoji didesnio pavojaus šaltinio valdytojo sąlyga.

Atsakomybės SA teisėtam ir faktiniam valdytojui taikymas gali būti grindžiamas rizikos teorijos postulatais. SA naudotojas suvokia, kad šios transporto priemonės valdymas gali kelti didelę žalą atsiradimo riziką, o ši negali būti objektyviai pašalinama atsargumo priemonėmis. Vis dėlto, asmuo pasirenka riziką prisiimti, todėl ir turi būti laikomas atsakingu už kilusius padarinius. Tačiau toks atsakomybės taikymas gali neatitikti *gilos kišenės* argumento. Už programinę įrangą, kuri *vairuoja* SA, atsakingas gamintojas gali atrodyti tinkamesnė riziką suvaldyti galinti šalis. Esant kitokiai politinei valiai, kuri prioritetą teiktų *gilos kišenės* doktrinai, būtų galima imtis teisėkūros inicia-

⁸ Kadangi tyrime analizuojamos tik su vartotojais susijusios problemos, darbe nebus nagrinėjami civilinės atsakomybės atvejai, susiję su žala, kuri buvo sukelta asmens, automobilį vairuojančio ryšium su tarnybinių ar darbo pareigų atlikimu. Tokiu atveju, pagal CK 6.270 str. 2 d., valdytojo sąvoka apimtų ir darbdavį, taip pat taikant ir CK 6.264 str.

tyvų (pvz., pateikti pataisais CK 6.270 str.) ir didesnio pavojaus šaltinio – SA – valdytoją pripažinti gamintoju. Antra vertus, tuomet didesnės reikšmės netektų griežtoji gamintojo atsakomybė, aptariama kitoje darbo dalyje.

3.2.2 Savivaldžio *uberio* valdytojo atsakomybė

Taip pat gali kilti klausimas, ar *savivaldžiu uberiu*⁹ besinaudojantis klientas atsakytų už SA sukeltą žalą? Atsakymas į šį klausimą priklausytų nuo to, ar SA nuoma būtų kvalifikuojama kaip nuoma su vairavimo ir techninės priežiūros paslauga (CK 6.512–6.521 str.) ar be šių paslaugų teikiama nuoma (6.522–6.529 str.).

Autorių nuomone, *savivaldžio uberio* ir kliento santykiams turėtų būti taikoma transporto priemonių nuoma teikiant vairavimo ir techninės apžiūros paslaugas. Remiantis CK 6.512 str. 1 d. nuomotojas (pvz., *uberis*) įsipareigoja laikinai už užmokestį perduoti nuomininkui valdyti transporto priemonę (pvz., SA) ir suteikti tos transporto priemonės vairavimo ir techninės priežiūros paslaugas. Remiantis LR saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 str. 83 p., transporto priemonės vairavimui prilyginami ir SA įrangos veiksmi, kuriais transporto priemonė yra valdoma. Taigi, CK 6.512 str. 1 d. aptariama vairavimo paslauga apima ir programinės įrangos veiksmus. Todėl ir atsakomybė už tokio *savivaldžio uberio* sukeltą žalą tektų pačiam nuomotojui (verslui), nebent žala būtų kilusi dėl nuomininko kaltės (CK 6.519 str.).

Atsakomybės taikymas *savivaldžio uberio* įmonei atitiktų *gilios kišenės* argumentą, kadangi atsakomybę prisiimtų verslas, kuris SA nuomoja, teikia technines ir vairavimo paslaugas, kitaip tariant, turi *gilesnes kišenes* kilusios žalos atlyginimui. Antra vertus, toks modelis nepašalintų gamintojo atsakomybės, jei SA būtų netinkamos kokybės, tačiau ši aplinkybė bus aptariama straipsnio dalyje apie gamintojo atsakomybę.

3.2.3 Tarpinės išvados dėl savivaldžio automobilio valdytojo atsakomybės

Taikant didesnio pavojaus šaltinio valdytojo atsakomybės normą (CK 6.270 str.) pareiga atlyginti žalą kiltų SA valdytojui, kuris yra, daiktinės teisės prasme, šio objekto teisėtas valdytojas ir faktinis naudotojas (savininkas, nuomininkas, patikėjimo teise automobilį valdantis asmuo). *Savivaldžio uberio* sukeltą žalą atlygintų nuomotojas (verslas), kadangi vairavimo paslaugos teikimas apima ir SA programinės įrangos veiksmus.

⁹ *Savivaldžio uberio* sąvoka naudojama kaip metafora, kuri iliustruoja taksi, pavėžėjimo paslaugų teikėjų verslo modelių ateities modifikaciją. Tokios įmonės kaip *Uber* ar *Bolt* savo veikloje nebenaudos tarpininkų – vairuotojų. Todėl *savivaldžio uberio* ir įmonės klientų santykis labiau primins *Citybee* verslo siūlomą automobilių nuomą, o ne pavėžėjimo paslaugos teikimą.

3.3 Gamintojo atsakomybė už netinkamos kokybės produktą

Nors darbo autoriai laikosi pozicijos, kad SA valdytojas ar *savivaldžio uberio* nuomotojas (verslas) būtų laikomas atsakingu už SA sukeltą žalą, tačiau tai nereiškia, kad gamintojui atsakomybė nekiltų. Pagal *gilios kišenės doktriną* gamintojas gali geriau valdyti produkto kokybės riziką, kadangi už ją yra tiesiogiai atsakingas. Todėl ir žala, pagal neteisėtų veiksmų kilmę, turėtų būti atlyginama paties gamintojo. Natūralu, kad gamintojas neatsakytų už tai, kad autoavarija įvyko dėl to, kad gamintojas nesukonstravo mašinos kaip nenugalimo *tanko* (Posner, 1992, p. 181). Tačiau nustačius bent vieną gaminio trūkumą, civilinė atsakomybė už kilusią žalą tektų pačiam gamintojui. Priešingu atveju rinkoje nepavyktų užtikrinti disciplinos siekiant sukurti saugesnius produktus.

Gamintojo civilinės atsakomybės už netinkamos kokybės produktus reglamentavimas yra dvilypis. Viena vertus, nemažai nuostatų įtvirtina ES: atsakomybę už netinkamos kokybės produktais padarytą žalą reglamentuoja 1985 m. liepos 25 d. Europos Bendrijų Tarybos direktyva 85/374/EEB („Direktyva 85/374/EEB“) (Tarybos 1985 m. liepos 25 d. direktyva..., 1985), taip pat Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/95/EB dėl bendros gaminių saugos („Direktyva 2001/95/EEB“) (Europos Parlamento ir Tarybos 2001 m. gruodžio 3 d..., 2001). Antra vertus, direktyvose nustatytas reglamentavimas perkeltas ir iš dalies papildytas nacionalinėje teisėje. Gamintojo atsakomybę Lietuvoje reglamentuoja CK 6.292-6.230 str., LR produktų saugos įstatymas (LR produktų saugos įstatymas, 1999). Aptartų teisės aktų pagrindu ES verda nemažai diskusijų dėl esamo reglamentavimo pokyčių SA gamintojo civilinės atsakomybės srityje. Manoma, kad dabartinis reguliavimas tiesiogiai nepadengia naujų, SA keliamų rizikų. Tačiau¹⁰ bus aptariamos problemišiausios 1) defektų; 2) atsakomybę šalinančių aplinkybių temos.

3.3.1 Netinkama produkto kokybė

Pagal dabartinį reguliavimą gamintojas atsakytų dėl neteisėtų veiksmų – gaminio trūkumų (defektų), kurie lemia netinkamą kokybę. Tačiau dažnai kyla klausimas, kas yra netinkama kokybė? Mat šios normos neapibrėžtumai sulaukia kritikos ir SA skir-

¹⁰ Svarbu pažymėti, kad autoriai neanalizuos civilinės atsakomybės draudimo, priežastinio ryšio ir programinės įrangos prilyginimo produktui klausimų, nors šiose temose keliamos problemos mokslininkų tarpe taip pat sulaukia dėmesio. Autoriai mano, kad privalomas transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimas bus taikomas ir savivaldžiams automobiliams, todėl bent iš dalies spręs žalos atlyginimo klausimą. Priežastinio ryšio nustatymas didelių įrodinėjimo iššūkių nekels, nes Lietuvoje laikomasi lankstaus priežastinio ryšio doktrinos. Taip pat nors gamintojo atsakomybė pagal Direktyvą 85/374/EEB taikoma tik produktams (gaminiams), ir manoma, kad galbūt programinė įranga, veikiau primena paslaugą (o ne gaminį), tačiau net programinę įrangą pripažinus paslauga (su tuo autoriai nesutinka), gamintojo atsakomybė Lietuvoje kiltų, nes ši taikoma tiek gaminiams, tiek paslaugoms.

tuose ES politikos dokumentuose. Netinkamos kokybės reguliavimą gali geriau atskleisti ne vien teisės normų aiškinimas, bet ir aktualūs Richard Posner teoriniai apmąstymai.

Netinkama kokybė yra vertinamasis kriterijus, kuris nustatomas atsižvelgiant į gaminio pateikimą, tikslą, kuriam gaminyje gali būti naudojamas, gaminio išleidimo į apyvartą laiką ir kitus kriterijus (Direktyvos 85/374/EEB 6 str. ir CK 6.294 str.). Šios aplinkybės formuoja vartotojų saugumo lūkesčius dėl produkto. Todėl, sprendžiant dėl netinkamos kokybės, taikomas vartotojų lūkesčių testas, kuris apima nemažai faktinių aplinkybių nustatymo, susijusių trimis doktrinoje nusistovėjusiomis netinkamos kokybės grupėmis – produkto gamyba, projektavimu (dizainu), informavimu. Toks netinkamos kokybės nustatymo modelis, remiantis R. Posner¹¹, galėtų būti traktuojamas kaip *standartinė norma*, kuri reikalauja santykinai daug faktinių aplinkybių nustatymo. Netinkamos kokybės normos *standartiškumas* gali turėti tiek privalumų, tiek trūkumų.

Vienas iš kokybės normos *standartiškumo* trūkumų tai, kad kilus ginčams gali būti sunkiau numatyti jų rezultata, o tai gali didinti teisinį netikrumą, kuris yra išlaidų ir nenaudingumo šaltinis, mat įvertinti aplinkybes reikėtų daugiau kaštų. Tad ES politikos dokumentuose vystoma reguliavimo neapibrėžtumo kritika gali būti suprantama. Ypač atsižvelgiant į gamintojo interesus, mat ši interesų grupė labiausiai siekia teisinio tikrumo ir tikslumo. Tačiau nedera pamiršti, kad *standartinės* normos turi ir privalumų, viena jų – teisinio formalizmo priešybė, mat sprendžiama ne vien formalaus teisingumo pasiekimo problema (Posner, 2004, p. 46-47). Taip pat įstatymų leidėjas dėl natūralios žinių asimetrijos ne visais atvejais gali konkrečiai apibrėžti visus įmanomus defektus, apžvelgti skirtingas pramonės sritis, ypač naujas ir iki galo neištirtas kaip SA. Nederėtų pamiršti, kad gamintojo atsakomybės institutas skirtas vartotojų apsaugai, todėl normų *standartiškumas* (abstraktumas) neabejotinai suteikia galimybę taikyti atsakomybę net ir tais atvejais, kai ši nebuvo formaliai apibrėžta.

Apibendrinant, galima teigti, kad kritikuoju netinkamos kokybės normos neapibrėžtumą reikia atkreipti dėmesį į šios normos tikslą, siejamą su vartotojų apsauga, todėl normos neapibrėžtumas gali suteikti ir privalumų. Tam tikros defektų kategorijos, kaip gamybos ar informavimo trūkumai, reikalauja mažiau faktinių aplinkybių tyrimo, nes yra aiškesnės (mažiau *standartiškos*), o tam tikri, kaip projektavimo defektai, daugiau (labiau *standartiški*).

3.3.1.1 Gamybos ir informavimo defektai

Vienas iš doktrinoje išskiriamų defektų – gamybos defektas. Tai nukrypimas nuo paties gamintojo iš anksto nustatytų techninių sąlygų, dėl kurių produktas tampa pa-

¹¹ R. Posneris *standartines* normas aptaria pasitelkdamas nerūpestingumo kategoriją, tačiau autorių nuomone, netinkama kokybė taip pat atitinka *standartinės* normos sampratą. Daugiau žr. Posner, R.A., (2004). *Jurisprudencijos problemos*, Vilnius: Eugrimas, 46– 47.

vojingu vartotojui ar jo turtui. Taigi, gamybos defekto tipas netinkamą kokybę paverčia apibrėžta. Todėl gamybos trūkumų nustatymas teisės aiškinimo sunkumų sukelti neturėtų, nors SA aparatūros (angl. *hardware failure*) ar programinės įrangos (angl. *software failure*) gedimas ir būtų labiau sofistikuotas. Todėl gamybos defekto reguliavimas SA kontekste nereikalauj nei papildomo teisinio išaiškinimo, nei reguliavimo. Taip pat tiriant gamybos defektus būtų lengviau nuspėti bylinėjimosi rezultatą, o tai kainuotų mažiau išlaidų.

Informavimo defektas pasireiškia 1) informacijos nepateikimu, 2) nepakankamu, 3) netinkamu pateikimu. Šie duomenys kuria vartotojų saugumo lūkesčius bei, įspėjant apie rizikas, lūkesčius mažina. Tai atsiliepia ir gamintojo atsakomybei, pvz., žala kilusi dėl rizikos, apie kurią vartotojas buvo informuotas, gamintojo nėra atlyginama (Valainytė, 2007, 33-35). Tuo tarpu neinformavimas apie riziką gali paversti saugų produktą nesaugiu. SA atveju, gali kilti klausimų, kaip teismas interpretuos faktines aplinkybes, pvz., informavinę apie autoįvykio tikimybę, tačiau abejotina ar tai šalins (mažins) gamintojo atsakomybę už gamybos ar projektavimo defektą. Informavimas bus reikšmingas, kai SA bus prižiūrimas ar eksploatuojamas ne pagal gamintojo instrukcijas. Instrukcijų nesilaikant riziką prisiims SA valdytojas, todėl galima bus įrodinėti ir vartotojo kaltę dėl kilusios žalos ir taip mažinti ar netgi šalinti gamintojo atsakomybę (CK 6.297 str.).

3.3.1.2 Projektavimo defektai

Projektavimo defektas yra trūkumas, atsirandantis, kai produktas atitinka jam keliamus gamintojo techninius reikalavimus, bet patys reikalavimai kelia nepagrįstą riziką vartotojams ar jų turtui (Hodges, 1993, p. 99). Projektavimo defektai atsiranda dar produkto kūrimo procese, jei jį sukūrus paaiškėja, kad produktas neatitinka teisėtų vartotojų saugumo lūkesčių. Tad gali kilti klausimas, ar paties SA, kurią vairuoja programinė įranga, o ne vartotojas, autoįvykio faktas jau yra pakankamas pagrindas pripažinti, kad vartotojų teisėti saugumo lūkesčiai buvo pažeisti? Todėl projektavimo defektas reikalauja išsamesnio teisės ir faktinių aplinkybių aiškinimo (ir yra panašesnis į *standartinę* normą).

Projektavimo defekto kontekste aktualu, kad gamintojo atsakomybė už netinkamos kokybės produktus yra objektyvi (be kaltės). Todėl vertinant gamintojo atsakomybę atsižvelgiama ne į gamintojo pastangas, bet esamą mokslo žinių lygį. Taigi, projektavimo defekto vertinimas neatsiejamas nuo atsakomybę šalinančio pagrindo – aplinkybės, kad mokslo ir techninių žinių lygis produkto išleidimo į apyvartą metu nebuvo toks, kad leistų nustatyti netinkamą kokybę. Gamintojui įrodžius, kad gamintojas objektyviai, remiantis mokslo išsivystymo lygiu, negalėjo sukurti saugesnio produkto, atsakomybė gamintojui nebūtų taikoma.

Antra vertus, gali būti manoma, kad gamintojas negali numatyti visų SA priimtų sprendimų dėl automobilio vairavimo specifikos. Juk ši transporto priemonė veikia ne

tik pagal iš anksto parašytus kompiuterinius algoritmus, bet ir geba juos keisti pati remiantis savo *patirtimi*. Vis dėlto, autoriai pažymi, kad civilinės atsakomybės netaikymas remiantis gamintojo negalėjimu numatyti SA sprendimų neatitiktų atsakomybės taikymo be kaltės sąlygos.

3.3.1.3 Gamintojo atleidimas nuo atsakomybės

Kaip jau buvo užsiminta mokslinio darbo *Projektavimo defektų dalyje*¹², gamintojo atsakomybės išvengti leistų atsakomybę šalinantys pagrindai. Tarp kurių labiausiai kritikuojama (Bertolini, 2020, p. 58) aplinkybė, kad mokslo ir techninių žinių lygis produkto išleidimo į apyvartą metu nebuvo toks, kad leistų nustatyti netinkamą kokybę (CK 6.298 str. 1 d. 5 p., Direktyvos 85/374/EEB 7 (e) str.). SA kontekste svarbu atskleisti, kas yra 1) gaminio išleidimo į apyvartą laikas; ir 2) mokslo ir technikos žinių būklė.

Išleidimas į apyvartą, plačiąja prasme, yra momentas, kai gamintojas nebekontroliuoja produkto, nes gamyba yra pasibaigusi, o produktas perduodamas prekybos grandinei (Europos Teisingumo Teismo 2006 m. vasario 9 d. sprendimas byloje). SA atveju, panašu, kad programinės įrangos kontrolė tikėtinai išliks gamintojo „rankose“; gamintojas ją atnaujins, taisyks klaidas, nors gamyba bus pasibaigusi ir produktas bus perduotas. Todėl svarstoma, ar išleidimo į apyvartą momentas programinės įrangos defektams galėtų būti taikomas nuo programinės įrangos atnaujinimo, ar nuo pardavimo? Autorių nuomone, ši problemą klausimą derėtų aiškinti atsižvelgiant į pagrindinį Direktyvos 85/374/EEB tikslą – vartotojų apsaugą. Todėl ir programinės įrangos defekto atveju išleidimo į apyvartą laiką reikėtų sieti su programinės įrangos atnaujinimu, aplinkybe, kad gamintojas kontrolę programinei įrangai išlaikys ir po produkto pardavimo.

Mokslo ir technikos žinių būklės testas turėtų būti atliekamas atsispiriant nuo išleidimo į apyvartą laiko. Kilus autoįvykiui, gamintojas turėtų įrodyti, kad defektas negalėjo objektyviai būti atrastas dar prieš produkto išleidimą, nes to neleido mokslo ir technikos išsivystymo lygis. Esant bent menkai mokslinio atrandamumo galimybei, pvz., moksliniame straipsnyje, pasaulinėje praktikoje, gamintojas už netinkamą kokybę atsakytų. Tačiau, jei defektas būtų atrastas po išleidimo, laikui bėgant kokybės reikalavimai pakistų, į rinką būtų paleistas geresnės kokybės produktas, gamintojui atsakomybė nekiltų. Antra vertus, gamintojas vis vien išlaikytų pareigą pritaikyti tos pačios rūšies neparduotą produktą prie standartų, jeigu sužinotų, kad produktas buvo nesaugus. O sužinojęs, kad gaminyje pavojingas, gamintojas privalėtų informuoti apie tai vartotojus, institucijas, pašalinti jį iš rinkos, ir, jei būtina, gaminių susigrąžinti (Direktyva 2001/95/EEB). Antra vertus, gali būti svarstomas konkretesnis gamintojo pareigos atnaujinti programinę įrangą ar pašalinti produkto netobulumus reglamentavimas.

¹² Aptariamas gamintojo atleidimo nuo atsakomybės pagrindas turėtų būti sistemškai aiškinamas su projektavimo defektų nustatymu.

3.3.3.4 Tarpinės išvados netinkamos produktų kokybės

Apibendrinant, gamybos ar informavimo trūkumų, kaip defektų, kategorijos reikalaujama mažiau faktinių aplinkybių tyrimo, nes yra aiškesnės, o projektavimo trūkumai – daugiau. Gamybos defekto reguliavimas nereikalaujama papildomo teisinio išaiškinimo ar reguliavimo. Informavimas būtų aktualus vartotojo atsakomybei, jei šis nesilaikytų priežiūros taisyklių. Tiriant projektavimo defektus, SA, kuri vairoja programinę įrangą, autoįvykio faktas galimai būtų pakankamas pagrindas pripažinti, kad vartotojų teisėti saugumo lūkesčiai buvo pažeisti, nebent būtų gamintojas įrodytų, kad šis, remiantis mokslo išsivystymo lygiu, negalėjo sukurti saugesnio produkto tuo metu, kai produktas buvo išleistas į apyvartą. Programinės įrangos išleidimo į apyvartą momentas turėtų būti siejamas su programinės įrangos atnaujinimu.

3.4 Atsakomybės už didesnio pavojaus šaltinio padarytą žalą ir gamintojo atsakomybės už netinkamos kokybės produktą palyginimas

Atsakomybės taikymas už didesnio pavojaus šaltinio žalą ir gamintojo atsakomybės už netinkamos kokybės produktą reguliavimas skiriasi. Nors abu institutai priklauso griežtosios atsakomybės doktrinos grupei, tačiau jie turi skirtingą rizikos kilmės, subjektų, nukentėjusiųjų, neteisėtų veiksmų ar žalos sampratą, kuri yra pristatoma lentelėje (žr. 2 lentelė).

2 lentelė. Griežtos atsakomybės normos aktualios savivaldžiams automobiliams

Palyginimas		CK 6.270 str.	CK 6.292–6.230 str.
Rizikos kilmė		Iš valdymo ir naudojimo (aktyvi rizika).	Iš produkto (prekės ir paslaugos) (pasyvi rizika).
Civilinės atsakomybės subjektas		Valdytojas (savininkas arba kitu pagrindu teisėtai SA valdantis ir naudojantis asmuo).	Gamintojas.
Nukentėjusysis		Bet koks asmuo (fizinis ar juridinis).	Tik vartotojas (naudotojas, neapsiribojant produkto įgijėju).
Civilinės atsakomybės sąlygos	Neteisėti veiksmai	Vien žalos faktas suponuoja neteisėtus veiksmus.	Turi būti įrodyta netinkama produkto (gaminio ir paslaugos) kokybė. Produktas – kilnojamas daiktas (gaminys). Paslauga – veikla, kuria tenkinamas konkretus (ne)materialus ar nematerialus vartotojo poreikis.

Palyginimas		CK 6.270 str.	CK 6.292–6.230 str.
	Žala	Turtinė ir neturtinė žala.	Žala sveikatai, gyvybei, turtui, kurio vertė didesnė nei 500 EUR (paslaugai suma netaikoma) ir kuris buvo naudojamas asmeniniams poreikiams tenkinti, išskyrus patį produktą.
	Priežastinis ryšys	Priežastinis ryšys taikomas, Lietuvoje galioja lanksti priežastinio ryšio doktrina. Gaminių trūkumas – pakankama žalos atsiradimo priežastis.	
	Kaltė	Kaltė valdytojui ar gamintojui netaikoma, aktuali nebent esant nukentėjusiojo neteisėtiems veiksams, esant mišriai kaltei.	

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis CK.

Išvados

1. Lietuvos teismų praktikoje baudžiamosiose bylose vyraujanti adekvatus priežastingumo teorija iš dalies būtų nepakankama nustatinėjant priežastinio ryšio pobūdį, kuomet eismo įvykio priežastis būtų savivaldžio automobilio autonominis sprendimas ir jis buvo priimtas eismo situacijoje, kuri iš anksto negalėjo būti numatyta SA kūrėjų. Tokį nepakankamumą sąlygoja ne teorijos trūkumas, bet objektyvi priežastis – duomenų apie SA saugumą nepakankamumas. Kol jis bus, tarp savivaldžio automobilio kūrėjų veiksmy (neveikimo) ir padarinių (pvz., eismo įvykio) priežastinis ryšys tikėtina visuomet bus laikomas būtinuoju. Ateityje, savivaldžiams automobiliams tapus įprasta visuomenės gyvenimo dalimi, ši problema turėtų išnykti, kadangi bus objektyviai įmanoma įvertinti priežastinio ryšio pobūdį.
2. Dabartinė Lietuvos Respublikos baudžiamajame kodekse įtvirtinta nusikalstamo nerūpestingumo koncepcija yra visiškai pakankama siekiant pritaikyti baudžiamąją atsakomybę tais atvejais, kai dėl nepakankamo asmenų rūpestingumo savivaldis automobilis sukelia eismo įvykį. Vien tai, kad žalą sukėlė savivaldžio automobilio autonominis sprendimas, dar nereiškia, kad asmenys galės išvengti baudžiamosios atsakomybės dėl kaltės jų veiksmuose nebuvimo. Tokiais atvejais atsakomybė galėtų būti taikoma, jeigu būtų įrodyta, kad savivaldžio automobilio kūrėjai naudotojai ar kiti asmenys, atsižvelgiant į jų asmenines savybes, nesiėmė pakankamų atsargumo priemonių savivaldžio automobilio gamybos, programavimo, testavimo, stebėjimo ir naudojimo procesuose.
3. Civilinę atsakomybę už savivaldžio automobilio sukeltą žalą reguliuoja skirtingi – didesnio pavojaus šaltinio valdytojo ir netinkamos kokybės produkto ga-

mintojų – institutai, kurių tikslai ir funkcijos skiriasi, todėl netikslinga kelti vien valdytojų ar gamintojų atsakomybės klausimą.

- 3.1. Savivaldžiui automobiliui sukėlus žalą, atsakomybę kiltų jo valdytojui (savininkui, nuomininkui, etc.), kuris didesnio pavojaus šaltinį teisėtai valdo ir faktiškai naudoja, gaudamas iš jo naudą. Tuo tarpu atsakomybę už *savivaldžio uberio* sukeltą žalą būtų taikoma šio automobilio nuomotojui (verslui), kadangi vairavimo paslaugos teikimas apima ir savivaldžio automobilio programinės įrangos veiksmus.
- 3.2. Žalai kilus dėl savivaldžio automobilio netinkamos kokybės, atsakomybę būtų taikoma gamintojui. Daugiausiai teisės aiškinimo ir taikymo reikalautų projektavimo defektų grupė. Gali būti manoma, kad savivaldžio automobilio, kurį vairuoja programinė įranga, autoįvykio faktas dėl programinės įrangos spragų yra pakankamas pagrindas pripažinti, kad teisėti vartotojų saugumo lūkesčiai buvo pažeisti, nebent, būtų įrodyta, kad produkto išleidimo į apyvartą metu gamintojas negalėjo sukurti saugesnio produkto. Šis momentas turėtų būti siejamas su programinės įrangos atnaujinimu.
4. Nors civilinę ir baudžiamąją atsakomybę reglamentuojančiuose teisės aktuose į savivaldžio automobilio specifiką tiesiogiai neatsižvelgiama, tačiau atsakomybės taikymui aktualios normos gali būti išaiškintos. Todėl dabartinis teisinis reguliavimas yra pakankamas.

Šaltinių sąrašas

Teisės norminiai aktai

Tarptautiniai

1. Kelių eismo konvencija (1968). Valstybės žinios, 2002, 2–54.

Regioniniai

2. Europos Parlamento ir Tarybos 2001 m. gruodžio 3 d. direktyva 2001/95/EB dėl bendros gaminių saugos. OL L 11, p. 4.
3. Europos Bendrijų Tarybos 1985 m. liepos 25 d. direktyva dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių atsakomybę už gaminius su trūkumais, derinimo (85/374/EEB). OL L 210, p.29

Nacionaliniai

4. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (2000). *Valstybės žinios*, 92–2883.
5. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (2000). *Valstybės žinios*, 74–2262.
6. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas (2000). *Valstybės žinios*, 89–2741.
7. Lietuvos Respublikos produktų saugos įstatymas (1999). *Valstybės žinios*, 52–1673.

- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2018 sausio 10 d. įsakymas Nr. 3–11 „Dėl savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašo patvirtinimo“. TAR, 379.

Užsienio

- State of Arizona, Governor Douglas A. Ducey, Executive Order 2018–04 „Advanced Autonomous Vehicle Testing and Operating; Prioritizing Public Safety“, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://apps.azdot.gov/files/sitefinity-files/Executive-Order-2018-04.pdf> [žiūrėta 2021 m. kovo 2 d.].

Specialioji literatūra

- Abramavičius, A. ir Mikelėnas, V. (2010). *Autotransporto priemonių valdytojų teisinė atsakomybė*. Vilnius: Registrų centras.
- Bertolini, A. (2020). *Artificial Intelligence and Civil Liability*, [interaktyvus], Policy Department for Citizens' Rights and Constitutional Affairs Directorate–General for Internal Policies, Prieiga per internetą <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/621926/IPOL_STU\(2020\)621926_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/621926/IPOL_STU(2020)621926_EN.pdf) [žiūrėta 2020 m. vasario 20 d.].
- Butterfield, A., Ngondi, G. E., Kerr, A. A *Dictionary of Computer Science*. New York: Oxford University Press, 2016.
- Ginkutė, L., Siavris, M. (2017). *Atviros Vyrtaisybės iniciatyvos „Savivaldžių transporto priemonių eksploatavimas Lietuvos keliuose, atsižvelgiant į investuotojo ir vartotojo poreikius“ teminio tyrimo „Ko reikia Lietuvai norint sukurti patrauklią investuotojui ir saugią vartotojui savivaldžių automobilių ir jų įrangos ekosistemą?“ ataskaita*, [interaktyvus], VšĮ „Investuok Lietuvoje“, Prieiga per internetą: <http://kurkl.lt/wp-content/uploads/2017/04/Teminio-tyrimo-ataskaita-L.Ginkute%20-%20M.Siavris.pdf> [žiūrėta 2021 m. vasario 26 d.].
- Gless, S., Silverman, E., Weigend, T. (2016). *If Robots Cause Harm, Who Is to Blame? Self-Driving Cars and Criminal Liability*. New Criminal Law Review., Vol 19, No. 3, 412–436.
- Heidt, K. R. (1990). *Corrective Justice From Aristotle To Second Order Liability: Who Should Pay When The Culpable Cannot?* Washington and Lee Law Review 2(47). [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<https://scholarlycommons.law.wlu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1936&context=wlur>> [žiūrėta 2020 m. vasario 20 d.].
- HODGES, C J. S. (1993). *Product Liability: European Laws and Practise*. London: Sweet & Maxwell.
- Mikelėnas, V. (1995). *Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai*. Vilnius: Justitia.
- Mitkevičius, V. (2016). Autonominiai automobiliai – šiandienos teisiniai iššūkiai rytojui. *Teisė*, 101, 126–144.
- Mockevičius, P. (2020). *Dirbtinis intelektas ir autorių teisė*. Magistro darbas, socialiniai mokslai, teisė (01S), Vilniaus universitetas. [interaktyvus] Prieiga per internetą: [<https://publications.vu.lt/object/elaba:69376139/MAIN>] [žiūrėta 2021 m. vasario 23 d.].
- Patti, F. P. (2019). Autonomous Vehicles' Liability: Need for Change? Iš: De Franceschi, A., Schulze, R. (sud) (2019). *Digital Revolution – New Challenges for Law*. Miunchenas: Kösel GmbH & Co. KG.

21. Piesliakas, V. (2006). Priežastinis ryšys tarp pavojingos veikos ir baudžiamajame įstatyme numatytų padarinių ir jo nustatymas teismų praktikoje. *Jurisprudencija*, 7(85), 7-15.
22. Posner, R.A. (2004). *Jurisprudencijos problemos*. Vilnius: Eugrimas.
23. Posner, R. A. (1992). *Economic Analysis of Law 4th ed.*, Boston: Little Brown and Company.
24. Švedas, G. ir kt. (2019). *Lietuvos baudžiamoji teisė. Bendroji dalis. I knyga*. Vilniaus universiteto vadovėlis. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla.
25. Teismų praktikos kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo (Baudžiamojo kodekso 281 straipsnis) baudžiamosiose bylose apžvalga (2009). *Teismų praktika*, Nr. 30.
26. Valainytė, V. (2007). *Gamintojo civilinės atsakomybės už netinkamos kokybės produktais padarytą žalą taikymo sąlygos*. Magistro darbas, socialiniai mokslai, teisė (01S), Vilniaus universitetas. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 33–35 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://epublications.vu.lt/object/elaba:2005034/2005034.pdf> [žiūrėta 2021 m. vasario 14 d.].
27. Wessels, J. (2003). Baudžiamoji teisė. Bendroji dalis. Baudžiamoji veika ir jos struktūra. Vertė A. Abramavičius, G. Goda. Vilnius: Eugrimas.

Teismų praktika

Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktika

28. Europos Teisingumo Teismo 2006 m. vasario 9 d. sprendimas byloje C–127/04, Declan O’Byrne v. Sanofi Pasteur MSD Ltd, formerly Aventis Pasteur MSD Ltd, Sanofi Pasteur SA, formerly Aventis Pasteur SA.

Lietuvos teismų praktika

29. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2019 m. gruodžio 18 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–327–495/2019.
30. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2019 m. balandžio 25 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–78–511/2019.
31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. sausio 5 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–35–895/2017.
32. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2011 m. lapkričio 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K–3–446/2011.
33. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. rugsėjo 19 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–563/2006.
34. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2000 m. kovo 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K–7–233/2000.

Kiti šaltiniai

35. Arstechnika.com. *Uber escapes criminal charges for 2018 self-driving death in Arizona*. [interaktyvus] (modifikuota 2019–03–06) Prieiga per internetą: <https://arstechnika.com/cars/2019/03/arizona-prosecutor-wont-charge-uber-for-2018-self-driving-death/> [žiūrėta 2021 m. vasario 5 d.].

36. Arstechnica.com. *Waymo finally launches an actual public, driverless taxi service.* [interaktyvus] (modifikuota 2020-09-10) Prieiga per internetą: <https://arstechnica.com/cars/2020/10/waymo-finally-launches-an-actual-public-driverless-taxi-service/> [žiūrėta 2021 m. vasario 20 d.].
37. Bbc.com. *Uber's self-driving operator charged over fatal crash.* [interaktyvus] (modifikuota 2020-09-16). Prieiga per internetą: <https://www.bbc.com/news/technology-54175359> [žiūrėta 2021 m. vasario 3 d.].
38. European Committee on Crime Problems. *Feasibility Study on a Future Council of Europe Instrumento n Artificial Intelligence and Criminal Law*, CDPC(2020)3Rev. [interaktyvus] (modifikuota 2020-09-04). Prieiga per internetą: <https://rm.coe.int/cdpc-2020-3-feasibility-study-of-a-future-instrument-on-ai-and-crimina/16809f9b60> [žiūrėta 2020 m. gruodžio 12 d.].
39. European Committee on Crime Problems. *Concept Paper*, CDPC(2018)14Rev. [interaktyvus] (modifikuota 2018-10-16). Prieiga per internetą: <https://rm.coe.int/cdpc-2018-14rev-artificial-intelligence-and-criminal-law-project-2018-/16808e64ad> [žiūrėta 2021 m. kovo 2 d.].
40. Europos Parlamento rezoliucija su rekomendacijomis Komisijai 2017 m. vasario 16 d. (2015/2103(INL)) dėl robotikai taikomų civilinės teisės nuostatų. OJ C, 252, p.239.
41. Lingeti, K. (2019). *Artificial Intelligence and Criminal Justice*. AIDP-IAPL International Congress of Penal Law. [interaktyvus] (modifikuota 2019-11-08) Prieiga per internetą: http://www.penal.org/sites/default/files/Concept%20Paper_AI%20and%20Criminal%20Justice_Ligeti.pdf [žiūrėta 2021-03-02].
42. Sae.org. *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles.* [interaktyvus] (modifikuota 2018-06-15) Prieiga per internetą: https://www.sae.org/standards/content/j3016_201806/ [žiūrėta 2021 m. vasario 20 d.].
43. Theguardian.com. *Self-driving Uber kills Arizona woman in first fatal crash involving pedestrian.* [interaktyvus] (modifikuota 2018-03-19). Prieiga per internetą: <https://www.theguardian.com/technology/2018/mar/19/uber-self-driving-car-kills-woman-arizona-tempe> [žiūrėta 2021 m. vasario 13 d.].
44. Theverge.com. *Waymo is first to put fully self-driving cars on US roads without a safety driver.* [interaktyvus] (modifikuota 2017-11-07). Prieiga per internetą: <https://www.theverge.com/2017/11/7/16615290/waymo-self-driving-safety-driver-chandler-autonomous/> [žiūrėta 2021 m. kovo 2 d.].

CIVILINĖ IR BAUDŽIAMOJI ATSAKOMYBĖ UŽ SAVIVALDŽIŲ AUTOMOBILIŲ SUKELTĄ ŽALĄ

Santrauka

Moksle kyla diskusijos, ar dabartinis teisinis reguliavimas bus pakankamas, kuomet viešajame eisme paplis savivaldžiai automobiliai. Todėl darbe siekiama įvertinti, ar dabartinis baudžiamosios ir civilinės atsakomybės teisinis reguliavimas Lietuvoje bus tam pakankamas. Dalyje apie baudžiamąją atsakomybę analizuojami du problemiškesni - priežastinio ryšio ir nusikalstamo nerūpestingumo - klausimai. Civilinės atsakomybės dalyje analizuojamos su vartotojais susijusios valdytojo, netinkamos kokybės, gamintojo atsakomybės problemos. Darbo autoriai prieina prie išvados, kad dabartinis reguliavimas nesukurs teisinės atsakomybės vakuumo.

CIVIL AND CRIMINAL LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED BY SELF-DRIVING CARS

Summary

There is a debate in science as to whether the current legal regulation will be sufficient when self-driving cars become available in public traffic. Therefore, the aim of the work is to assess whether the current legal regulation of criminal and civil liability in Lithuania will be sufficient for this. The section on criminal liability analyses the two most problematic issues - causation and criminal negligence. The civil liability part analyses the consumer-related problems of car-control, inadequate quality, producer liability. The authors of the paper conclude that the current regulation will not create the gap of liability.