

VILNIAUS UNIVERSITETO TEISĖS FAKULTETO

BAUDŽIAMOSIOS JUSTICIJOS KATEDRA

Emos Pauraitės,

V kurso, baudžiamosios justicijos

studijų šakos studentės

Magistro darbas

**Baudžiamoji atsakomybė už autonominio automobilio
vairavimą esant neblaiviam**

**Criminal Liability for Driving an Autonomous Car
While Intoxicated**

Darbo vadovas: Lekt. Darius Prapiestis

Recenzentas: Doc. Dr. Gintautas Sakalauskas

Vilnius

2021

ANOTACIJA IR PAGRINDINIAI ŽODŽIAI

Šiame darbe analizuojama autonominio automobilio samprata, specifikacijos, dalyvavimo viešajame eisme sąlygos, civilinės atsakomybės paskirstymas bei baudžiamosios atsakomybės pritaikymas neblaiviam asmeniui vairuojant autonomiņį automobilį. Nagrinėjant baudžiamąją atsakomybę aptariama Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 281 ir 281¹ straipsnių sudėtis.

Pagrindiniai žodžiai: autonominis automobilis, savivaldis automobilis, baudžiamoji atsakomybė, neblaivus.

This work analyses the concept of an autonomous vehicle, its' specifications, conditions to participate in public traffic, the distribution of civil liability, and criminal liability applicability to an intoxicated driver while driving an autonomous vehicle. To investigate criminal liability the composition of Articles 281 and 281¹ of the Criminal Code of the Republic of Lithuania are discussed in this analysis.

Keywords: autonomous vehicle, self-driving car, criminal liability, intoxicated.

TURINYS

ANOTACIJA IR PAGRINDINIAI ŽODŽIAI.....	2
ĮVADAS.....	5
1. AUTONOMINIS AUTOMOBILIS.....	9
1.1. Autonominio automobilio istorinė raida	9
1.2. Autonominio automobilio autonominiai lygiai	10
1.3. Autonominio automobilio specifikacijos (techninė dalis)	13
1.4. Autonominio automobilio ir žmogaus (vairuotojo) vairavimo funkcijų vertinimas	16
2. AUTONOMINIO AUTOMOBILIO TEISINIS REGULIAVIMAS.....	18
2.1. Tarptautiniai teisės aktai.....	18
2.2. Europos Sąjungos teisė.....	19
2.3. Lietuvos Respublikos teisė.....	20
2.4. Autonominio automobilio teisinio reguliavimo, iššūkių ir tikslų pavyzdžiai pasaulyje.....	23
2.4.1. Jungtinės Amerikos Valstijos	24
2.4.2. Olandija	24
2.4.3. Singapūras	25
3. AUTONOMINIO AUTOMOBILIO VALDYMAS IR ATSAKOMYBĖ.....	27
3.1. Valdytojo civilinės atsakomybės reguliavimas	28
3.2. Gamintojo civilinės atsakomybės reguliavimas	30
4. AUTONOMINIŲ AUTOMOBILIŲ PROBLEMATIKA BAUDŽIAMOSIOS ATSAKOMYBĖS KONTEKSTE	32
4.1. Problematika Nr. 1. – Baudžiamoji atsakomybė ir 5 lygio autonominis automobilis.....	34
4.2. Problematika Nr. 2. – Baudžiamoji atsakomybė ir 3-4 lygio autonominis automobilis	40
4.3. Problematika Nr. 3. – Baudžiamoji atsakomybė esant neblaiviam ir 5 lygio autonominis automobilis	44
4.4. Problematika Nr. 4. – Baudžiamoji atsakomybė esant neblaiviam ir 3-4 lygio autonominis automobilis	49

IŠVADOS.....	51
ŠALTINIŲ SĄRAŠAS.....	53
SANTRAUKA	63
SUMMARY	64

IVADAS

Temos aktualumas. Automobilis – populiariausia ir daugiausiai naudojama transporto priemonė. Kiekvieną dieną, įvairiuose pasaulio miestuose ir vietovėse į gatves išvažiuoja tūkstančiai automobilių. Nenuostabu, jog kelių eismo taisyklėms bei automobilių eksploatavimui yra skiriamas didelis įstatymų leidėjų dėmesys. Didžioji dalis pasaulio valstybių stengiasi išlaikyti identiškus, ar labai panašius kelių eismo standartus ir taisykles, vairavimo amžių bei eismo kultūrą. Taisyklės keičiamos palaipsniui, atlikus išsamius bandymus ir tyrimus. Stengiamasi kuo paprasčiau ir aiškiau padėti vairuotojams persiorientuoti prie naujų reikalavimų, nes tam tikros vairavimo funkcijos pavirsta įpročiu, o staigus pasikeitimas gali sukelti didelę suirutę viešajame eisme. Atsižvelgus į tai, jog automobilis teisine prasme pripažįstamas padidinto pavojaus šaltiniu, pasekmės gali būti itin didelės ir skaudžios. Todėl reguliatorius negali rizikuoti naujovės įdiegimu į viešąjį eismą be aiškaus, tikslaus ir nedviprasmiško reguliavimo. Tokia naujovė šiandien – autonominis automobilis.

Norint paruošti visuomenę autonominių automobilių dalyvavimui viešajame eisme ir mažinti nepasitikėjimą, būtina aiškinti ir demonstruoti autonominio automobilio funkcijas, gebėjimus bei veikimo principus. Įstatymų leidėjai taip pat neturėtų užkirsti kelio autonominių automobilių plėtrai, reguliavimą kuriant ribojimų ir atsargumo pagrindu. Reikia stengtis suprasti, kooperuotis kartu su inžinieriais, technologijų bei kitais specialistais ir rasti technologijų progreso nestabdantį reguliacinį institutą.

Šiame išmaniųjų technologijų, dirbtinio intelekto, automatizacijos amžiuje, reguliacinis nejudėjimas pirmyn, tai žingsnis atgal. O be pirmų bandymų, be pirmų nesėkmių, joks progresas negali vykti. Atsižvelgiant į tai, jog kai kuriose šalyse jau yra pradėti autonominių automobilių bandymai viešajame eisme, aptariama reguliacinė sistema ir jos galimybės, Europos Sąjungos institucijos jau pradėjo teisinę analizę. Aktualiu klausimu tampa kaip tai galėtų būti reguliuojama, pirmuosius žingsnius šiuo klausimu žengiančioje, Lietuvos Respublikoje. Ko galima iš to pasimokyti, kaip tai gali padėti bandant sureguliuoti civilinę atsakomybę, baudžiamąją atsakomybę, kokias klaidas jau galima identifikuoti, ir kaip galima vertinti esamą reguliavimą ir bandymą jį pritaikyti autonominiams automobiliams.

Tikslas. Šio darbo tikslas – nustatyti autonominių automobilių dabartinio reguliavimo apimtį ir įvertinti atsakomybės paskirstymo galimybes autonominių automobilių dalyvavimo viešajame eisme atveju.

Uždaviniai. Darbo tikslui pasiekti keliami šie uždaviniai:

1) Išanalizuoti ir apibendrinti autonominio automobilio specifikacijas, įgalinančias jį atlikti autonominę vairavimo funkciją, bei atskleisti autonomiškumo lygių skirtumus ir gebėjimus;

2) Apibendrinti autonominio automobilio dalyvavimo viešajame eisme teisinio reguliavimo raidą ir nustatyti kokia apimtimi ir kaip šis reguliavimas taikomas Lietuvos Respublikoje ir lyderiaujančiose (autonominių automobilių gamyboje, bandymuose, kt.) šalyse;

3) Nustatyti ir apibendrinti aktualaus reglamentavimo apimtį autonominių automobilių valdymo ir civilinės atsakomybės ribose;

4) Išanalizuoti ir įvertinti pagrindines potencialias teisines problemas baudžiamosios atsakomybės taikyme, kuomet a) vairavimo funkciją atlieka 5 autonomiškumo lygio automobilis; b) vairavimo funkciją atlieka 3 arba 4 autonomiškumo lygio automobilis; c) autonominiam automobiliui atliekant vairavimo funkciją, salone esantis asmuo (vairuotojas) yra neblaivus.

Objektas. Darbe tiriama atsakomybės paskirstymo problema ir autonominių automobilių reguliavimas. Norint teisingai suprasti atsakomybės klausimą, darbe siekiama aiškiai ir suprantamai apibrėžti, kas yra autonominis automobilis, kokie yra autonomiškumo lygiai ir ką jie reiškia, bei pagrindines technologijas įgalinančias autonominį automobilį atlikti vairavimo funkciją. Autonominių automobilių samprata yra paremta pripažintu Automobilių inžinierių organizacijos standartu. Naudojant šį standartą, darbas apribojamas 5 autonomiškumo lygio autonominių automobilių analize. Apribojimas pagrįstas tuo, jog 0 – 2 autonomiškumo lygio automobiliai jau yra plačiai naudojami viešajame eisme ir dėl labai riboto autonomiškumo taikomas įprastas transporto priemonių reguliavimas. 3 – 4 autonomiškumo lygio automobiliai nėra plačiai naudojami viešajame eisme, tačiau bandymai didžiojoje dalyje valstybių yra reguliuojami arba draudžiami. Atsižvelgiant į tai, jog 3 – 4 autonomiškumo lygio automobiliai turi jiems būdingos problematikos, nagrinėjant

baudžiamąją atsakomybę šie automobiliai bus aptariami taip pat. Nepaisant to, 5 autonomiškumo lygio automobiliams skiriamas didžiausias dėmesys, nes įstatymų leidėjas šiuo metu yra tik reguliavimo analizavimo ir kūrimo procese. Darbe taip pat aptariamos autonominių automobilių dalyvavimo (bandymų) viešajame eisme galimybės, tarptautinis bei nacionalinis reguliavimas. Tarptautinės bei regioninės autonominių automobilių teisės kontekste itin didelis dėmesys skiriamas civilinei atsakomybei, t. y. transporto priemonės valdytojo ir gamintojo atsakomybės paskirstymui. Šis susidomėjimas paremtas įsisenėjusių sąvokų bei santvarkos buvimu, kuris turi būti keičiamas autonominių automobilių reguliavimo kontekste. Todėl siekiant teisingai išnagrinėti baudžiamosios atsakomybės galimumą, darbe skiriamas dėmesys ir paplitusios civilinės atsakomybės paskirstymo nuomonės analizei. Didžiausias dėmesys darbe skiriamas šiuo metu galiojančios baudžiamosios atsakomybės pritaikymo galimybių tyrimui. Analizės metu ne tik aptariamas neblaivus vairavimas *per se* (BK 281¹ str.), tačiau plačiai nagrinėjamas ir neblaivus vairavimas dėl kurio kilo padarinių (BK 281 str. 2, 4, 6 d.), bei apskritai baudžiamosios atsakomybės taikymas vairuojant autonominį automobilį (BK 281 str. 1, 3, 5 d.).

Metodai. Darbe naudojami teisės moksle įprasti metodai: istorinis, sisteminis, lingvistinis, lyginamasis. Istorinis metodas taikomas tiek aprašant autonominio automobilio raidą, tiek analizuojant reguliacinį vystymąsi. Atsižvelgiant į tai, jog nagrinėjamos temos objektas yra šiuo metu analizuojamas teisinis institutas tarp skirtingų pasaulio šalių, mokslininkų ir gamintojų, matoma radikalių reguliavimo skirtumų, todėl darbe naudojamas sisteminis metodas siekiant atskirti, išsiaiškinti, kas lėmė atitinkamą poziciją ir jos paskirtį. Lingvistinis metodas taikomas analizuojant autonominio automobilio sampratą ir apibrėžiant autonominio automobilio autonomiškumo lygmenis. Lingvistiniu metodu taip pat aiškinamas nacionalinis reguliavimas, kuris įtraukia papildomą autonominio automobilio sąvoką. Lyginamuoju metodu lyginami nacionaliniai teisės aktai su tarptautiniais, Europos Sąjungos teisės šaltiniais, Lietuvos Respublikos reguliavimo praktika su kitų pasaulio šalių geraisiais pavyzdžiais.

Darbo originalumas. Nors spartus autonominių automobilių technologinis progresas skaičiuoja dešimtmetį, baudžiamosios atsakomybės klausimas nėra plačiai analizuojamas. Autonominio automobilio kaip nusikalstamos veikos subjekto institutas baudžiamojoje teisėje kelia daugiau klausimų nei atsakymų ne tik baudžiamosios atsakomybės taikymo

atveju, bet ir žmogaus teisių prasme, atsakomybės paskirstyme, proporcingume, teisingume ir tikslingume. Lietuvoje baudžiamoji atsakomybė autonominiams automobiliams atliekant vairavimo funkciją nėra nagrinėta. Nepaisant to, tam tikri klausimai nagrinėti šiame darbe yra aptariamai 2019 m. Vilniaus Universiteto magistro studento Manto Narkevičiaus darbe „Autonomiškai funkcionuojančių automobilių reglamentavimo Europos Sąjungoje ir Lietuvoje probleminiai aspektai“. Darbe pagrindinis dėmesys skiriamas autonominių automobilių eksploatavimui keliuose ir civilinei atsakomybei. Taip pat, kai kurios temos dalys ar pozicijos aptiriamos Aurelijaus Gutausko, Armano Abramavičiaus, Viliaus Mitkevičiaus, Karolio Kubilevičiaus darbuose.

Nagrinėjama tema gausiau nagrinėta užsienio autorių darbuose. Pavyzdžiui 2016 m. Markus Maurer, J. Christian Gerdes, Barbara Lenz ir Hermann Winner knyga „Autonomous Driving. Technical, Legal and Social Aspects“, 2019 m. Joost de Winter, Thierry Bellet, Neville A Stanton, B. van Aren, et al., straipsnyje „A Human Factors Perspective on Automated Driving“, 2016 m. James M. Anderson, Nidhi Kalra, Karlyn D. Stanley, Paul Sorensen, Constantine Samaras, Oluwatobi A. Oluwatola gide „Autonomous Vehicle Technology. A Guide for Policymakers“. Nepaisant to, net ir užsienio autorių darbuose nei baudžiamosios atsakomybės klausimas, nei Lietuvos Respublikoje taikomas reguliavimas nėra aptartas, arba aptartas ribotai.

Svarbiausi šaltiniai. Siekiant įvertinti esamą reguliavimą ir galimus jo pakeitimus, darbe daugiausiai remiamasi Lietuvos Respublikos ir tarptautinių bei regioninių institucijų teisės šaltiniais. Galima išskirti Lietuvos Respublikos baudžiamąjį kodeksą, Lietuvos Respublikos civilinį kodeksą, Lietuvos Respublikos saugaus eismo keliais įstatymą, Vienos kelių eismo konvenciją, Ženevos kelių eismo konvenciją, Jungtinių Tautų Europos Ekonomikos Komisijos išvadas, Europos nusikalstamumo problemų komiteto išvadas ir analizes.

Techninėms autonominio automobilio specifikacijoms ir lygiams nustatyti naudojamas Automobilių inžinierių organizacijos patvirtintas ir atnaujinamas standartas, bei J. Zeislera ir H. G. Maas, Markus Maurer, J. Christian Gerdes, Barbara Lenz ir Hermann Winner moksliniais darbais.

1. AUTONOMINIS AUTOMOBILIS

1.1. Autonominio automobilio istorinė raida

Kuomet 2016 m. spaudos konferencijos metu Elon Musk pranešė, jog kiekviena nauja „Tesla“ bus pasiruošusi autonominiam vairavimui ir paragino patraukti rankas nuo vairo, koją nuo akseleratoriaus pedalo ir leisti vairuoti automobiliui (Stewart, 2016), pasaulis pabudo ir pastarąjį dešimtmetį įvardijo kaip autonominių automobilių didįjį sprogimo laikotarpį, raidos apogėjų. Iš tiesų, šis visuotinis susidomėjimas yra pagrįstas ir tuo, jog apie 2010 m. visi pagrindiniai automobilių gamintojai įsitraukė į autonominių automobilių gamybą, o kai kurie jau aktyviai vykdė veiklą susijusią su autonominio automobilių technologijų bandymais ir tobulinimais. Nepaisant to, tikroji autonominio automobilio raida prasidėjo beveik prieš šimtmetį. Autonominių automobilių istorijos pradžia yra laikomas „Amerikos stebuklo“ (angl. American Wonder) pasirodymas vienoje judriausių Niujorko gatvių – Brodvėje. 1925 m. vasara, radijo įrangos įmonė “Houdina Radio Control Co.”, pristatė pirmąjį radijo bangomis valdomą automobilį, kuris parodomąjį važiavimo metu gebėjo manevruoti gatvėje, sulėtėti, pagreitėti, sukis ir kt. Deja, šis pirmasis pasivažinėjimas Brodvėje baigėsi smūgiu į kitą transporto priemonę, kurioje šį įvykį dokumentavo būrys fotografų (Engelking, 2017). Beveik penkiasdešimtmetį po šio įvykio, kūrėjų ir mokslininkų dėmesys buvo nukreiptas ne į automobilio kaip transporto priemonės, kuri galėtų veikti autonomiškai kūrimą, bet į išorinių veiksnių, tokių kaip elektros prietaisų kelyje, specialios kelio dangos, magnetinių laukų kūrimą, bandymus ir panaudojimo galimybių plėtimą, kad būtų pasiektas tikslas – vairavimas su minimaliu vairuotojo įsikišimu. Pavyzdžiui 1939 m. General Motors parodoje pristatė automobilius, kurie valdomi elektromagnetiniais laukais važiuojamojoje dalyje sklindančiomis bangomis. 1940 m. Bel Geddes savo knygoje „Magic Motorways“ toliau plėtojo kaip didieji miestai galėtų tapti saugesni ir modernesni, jeigu automobilio valdymą galėtume pakeisti nuo priklausančio nuo žmogaus iki priklausomo nuo kelio dangos ar kitų veiksnių. Jo ir kitų to meto mokslininkų, inžinierių ir urbanistinio (galbūt net futuristinio) miesto infrastruktūros kūrėjų nuomone, reikia kuo greičiau atsisakyti žmogaus valdomų prietaisų. Bel Geddes knygoje netgi teigia, jog žmogus per pastaruosius 30 metų nėra niek nepatobulino savo vairavimo įgūdžių, todėl per sekančius 20 metų turime keisti infrastruktūrą ir leisti žmogui automobilyje užsiimti savo reikalais (Geddes, 1940, p. 44). Šeštajame - aštuntajame dešimtmečiuose toliau vystėsi jau aptartas išorinių veiksnių, kurie gebėtų valdyti automobilį, kūrimas ir testavimas, kol 1987 m. „Hughes Research Labs“

pademonstravo pirmąjį bekelės žemėlapi ir jutikliais pagrįstą autonominę navigaciją ALV, kuri vėl paskatino kurti prietaisus pačiai priemonei tapti autonomiškai, t. y. vėl buvo sugrįžta prie paties objekto gebėjimo save valdyti – autonominio automobilio. Vėliau žinomi pasaulio automobilių kūrėjai bei moksliniai institutai bandė įveikti skirtingas trasas naudodami įvairius prietaisus bei jų kombinacijas. Kūrėjai kėlė sau vis didesnius iššūkius, didino greitį, kelio atkarpą, kelio dangas, taip pat nuo intensyvios žmogaus intervencijos, mažino iki pasyvaus valdymo, didino eismo srautą ir leido testuoti eiliniams žmonėms. Šis mokslo progresas tuo pačiu virto ir tam tikru sportu, kuris buvo remiamas galingų pasaulio investuotojų bei organizacijų ir kuris leido mažiems startuoliams plėsti savo veiklą, išbandyti naujus techninius autonominio automobilio gebėjimus ir sprendimus. Visa tai nuvedė iki to, jog šiuo metu pasaulyje veikia apie 300 įmonių, kurios užsiima autonominių automobilių kūrimu (Stewart, 2017), 40 iš jų yra itin populiarūs pasaulinio garso ženklai (Corporations Working On Autonomous Vehicles, 2020).

1.2. Autonominio automobilio autonominiai lygiai

Gausus automobilių kūrėjų susidomėjimas ir skirtingas traktavimas kas yra autonominis automobilis, o taip pat ir skirtingų priemonių naudojimas paversti jį tokiu, privertė susimastyti apie standartizuotą autonominio automobilio suvokimą. Nors sąvokų apibrėžimų, kurios nustatytų įvairius autonominio automobilio lygius yra keletas, dėl darbo nuoseklumo plėtojant temą bus naudojamas Europos Parlamento patvirtintas standartas (Automated vehicles in the EU, 2016), kuris rengiamas ir atnaujinamas Automobilių inžinierių organizacijos (toliau – SAE (Society of Automotive Engineering)). Klasifikacija taip pat vadovaujasi ir daugelis organizacijų, autonominių automobilių kūrėjų (Kyriakidis *et al.*, 2017, p. 4) ir Tarptautinė ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija (Automated and Autonomous Driving, 2015, p. 13), todėl galime laikyti, jog tai pripažįstamas standartas, kuris turėtų būti vienodai suprantamas nagrinėjamos temos kontekste visame pasaulyje. SAE standarto J3016 SEP2016 klasifikacijoje (1 lentelė) automatizacijos lygiai skirstomi pagal tai, kiek dinaminio vairavimo procesų atlieka automobilis, o kiek – vairuotojas. Toliau darbe bus aptariamas tik autonominis automobilis, kaip jis apibrėžiamas pagal 5 lygį.

1 lentelė. SAE standarto J3016 SEP2016 klasifikacija

Lygis	Pavadinimas	Vairuotojo funkcija	Autonominės vairavimo sistemos funkcija
0	Be autonominio vairavimo funkcijos (angl. <i>No Driving Automation</i>)	Vairuotojas atlieką visišką transporto priemonės valdymo funkciją.	Autonominė vairavimo sistema neatlieka jokios funkcijos.
1	Vairuotojo pagalba (angl. <i>Driver Assitance</i>)	Vairuotojas atlieka visas esmines vairavimo funkcijas, tačiau gali perleisti paprastas funkcijas autonominei vairavimo sistemai. Vairuotojui paliekama galimybė funkcijas susigrąžinti savo kontrolei bet kuriuo metu. Turi būti dėmesingas ir yra atsakingas už visą automobilio vairavimą.	Autonominė vairavimo sistema gali atlikti kai kuriuos paprastus transporto priemonės valdymo veiksmus, pavyzdžiui palaikyti vairuotojo nustatytą pastovų greitį. Autonominė vairavimo sistema turi grąžinti valdymą iškart vairuotojui pareikalavus.
2	Dalinis autonominis vairavimas (angl. <i>Partial Driving Automation</i>)	Vairuotojas gali perduoti dalį funkcijų autonominei vairavimo sistemai, pavyzdžiui nuimti koją nuo pedalų, nelaikyti rankų ant vairo, tačiau visu vairavimo metu privalo stebėti autonominę vairavimo sistemą bei aplinką ir prireikus perimti šias funkcijas. Vairuotojui taip pat tenka atsakomybė priimti sprendimą kada autonominė vairavimo sistema yra galima ir kada turi	Autonominė vairavimo sistema geba vykdyti tam tikras funkcijas, pavyzdžiui palaikyti vairuotojo nustatytą pastovų greitį, važiavimo trajektoriją. Autonominė vairavimo sistema turi grąžinti valdymą iškart vairuotojui pareikalavus.

		būti perimta.	
3	Sąlyginis autonominis vairavimas (angl. <i>Conditional Driving Automation</i>)	Vairuotojas tam tikromis sąlygomis gali perduoti visas automobilio valdymo funkcijas transporto priemonei. Šioms sąlygoms pasikeitus, t. y. kai pati programinė sistema kelio sąlygas įvertina kaip pernelyg nenuspėjamas, kad galėtų saugiai atlikti valdymo funkcijas, ji išpėja vairuotoją perimti transporto priemonės kontrolę.	Geba vykdyti visą autonominį vairavimą, tačiau tik nesudėtingomis sąlygomis, pavyzdžiui greitkelyje. Autonominė vairavimo sistema pati geba spręsti kada autonominis vairavimas yra nesaugus ir atiduoda valdymą vairuotojui. Autonominė vairavimo sistema turi grąžinti valdymą iškart vairuotojui pareikalavus.
4	Aukšto lygio autonominis vairavimas (angl. <i>High Driving Automation</i>)	Vairuotojo funkcija sumažėja iki kelionės tikslo įvedimo, tačiau turi stebėti autonominį vairavimą, nes autonominė vairavimo sistema pastebėjusi padidintą riziką gali prašyti perimti valdymą. Vairuotojas taip pat atsakingas už sprendimą perduoti ar susigražinti vairavimo funkciją.	Geba vykdyti visą autonominį vairavimą sudėtingomis sąlygomis, tačiau gali priimti sprendimą perduoti vairuotojui valdymą. Autonominė sistema gali atidėti vairuotojo prašymą perimti vairavimą.
5	Visiškai autonominis vairavimas (angl. <i>Full Driving Automation</i>)	Vairuotojas visiškai nereikalingas, nėra reikalinga stebėti vairavimą. Vairuotas gali inicijuoti savarankišką vairavimą.	Autonominė vairavimo sistema geba atlikti visus veiksmus ir jai nereikalinga jokia vairuotojo interakcija. Autonominė sistema gali atidėti vairuotojo prašymą perimti vairavimą.

Šaltinis: Sudaryta autoriaus, remiantis: JAV automobilių inžinierių organizacijos parengta klasifikacija J3016_201806

1.3. Autonominio automobilio specifikacijos (techninė dalis)

Atsižvelgiant į tai, jog šiuo darbu siekiama išnagrinėti baudžiamąją atsakomybę už autonominio automobilio vairavimą esant neblaiviam, privalu aptarti žmogaus statusą autonominio automobilio vairavime, kuomet visa vairavimo sistemos funkcija yra perduota automobiliui, bei suprasti bent jau pagrindinius faktorius įgalinančius autonominį automobilį pilnai funkcionuoti ir vykdyti vairavimo funkciją. Toliau bus aptariamos keturios pagrindinės technologijos, kurios yra naudojamos autonominio automobilio vykdant vairavimo funkciją. Atkreiptinas dėmesys, jog šios technologijos gali būti naudojamos visos kartu arba be vienos ar dvių. Technologijų naudojimas priklauso nuo autonominio automobilio kūrėjo. Taip pat bus aptarta programinės įrangos funkcija, kuri apdoroja visą gaunamą informaciją iš naudojamų technologijų ir algoritmų pagalba priima sprendimus, kurie ir sudaro autonominę vairavimo sistemą.

Technologija – radaras. Dar 1925 m. naudota technologija, kurios pagalba Brodvėjumi važiavo „Amerikos stebuklas“. Radaras veikia skleisdamas radijo bangas, kurios atsimušusios į objektą grįžta atgal ir leidžia antenai (kuri veikia kaip bangų siuntėjas ir registratorius) nustatyti kokiu atstumu nuo antenos stovi objektas. Šio prietaiso pavyzdys galėtų būti policijos naudojamas radarinis garso matuoklis, kurio pagalba policijos pareigūnas siųsdamas radijo signalus į artėjantį ar tolstantį automobilį, gali nustatyti kokiu greičiu automobilis važiuoja tam tikrą kelio atkarpą. Radaras yra itin naudingas blogų oro sąlygų metu, nes radijo bangoms netrukdo nei lietus, nei sniegas (Melvin, Scheer, 2014, p. 26-27). Radaro siunčiamų bangų zonos matomos 1 paveiksle, tamsiai mėlyna spalva.

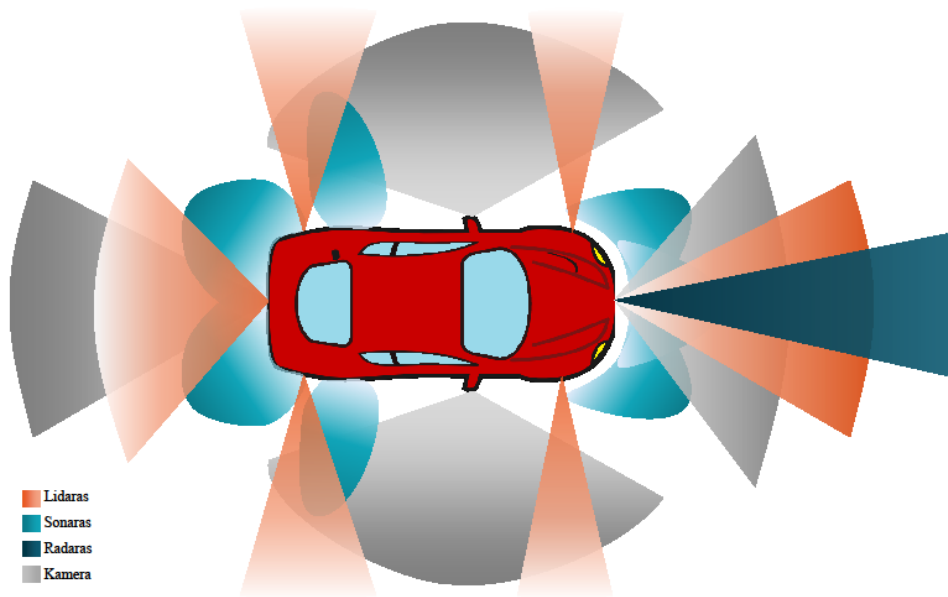
Technologija – lidaras. Apšviečiant objektą lazerio šviesa, ji yra atspindima ir priklausomai nuo šviesos keliavimo laiko tarpo apskaičiuojamas atstumas iki objekto. Šiuo metu rinkoje naudojami stabilūs, horizontalūs lidarai, kurių matymo kampas siekia 120 - 145 laipsnių ir dažniausiai yra montuojami dvejose (arba keturiose) skirtingose automobilio pusėse. Skleidžiant šviesą tokiu plačiu kampu yra užfiksuojami milijonai taškų erdvėje iki kurių yra žinomi konkretūs atstumai, taip atkuriant tikslų 3D vaizdą programinės įrangos pagalba. Lidaras yra daug tikslesnis ir greitesnis nei radaras, tačiau labai paveikiamas oro sąlygų (Zeisler, Maas, 2015, p. 2-5). Lidaro siunčiamų bangų zonos matomos 1 paveiksle, raudona spalva.

Technologija – sonaras. Sonaras veikia skleisdamas garso bangas, panašiai kaip ir radaras ar lidaras siunčia bangas ir laukia kol jos sugrįš, kad galėtų išmatuoti atstumą iki objekto. Sonarai yra labiausiai paplitusi technologija, kuri naudojama parkavimo sistemoms automobiliuose. Sonarai taip pat geba priimti pašalines garso bangas ir programinės įrangos, įdiegtos autonominiame automobilyje, dėka atskirti koks tai signalas, pavyzdžiui, policijos sirena, iš kito automobilio sklindantis garsinis signalas ar pan. (Tsytkor, 2018). Sonaro siunčiamų bangų zonos pavaizduotos 1 paveiksle šviesiai mėlyna spalva.

Technologija – kamera. Tiesioginio vaizdo perdavimo būdu siunčiami vaizdai į autonominio automobilio programinę įrangą, kad ji apdorotų gaunamą medžiagą galėtų realiuoju laiku sukurti 3D vaizdą. Elon Musk mano, jog autonominiam automobiliui turėtų pakakti tik kamerų, kad galėtų puikiai funkcionuoti, tačiau reikia galingos programinės įrangos gebėti viską apdoroti. Šiuo metu kameros iš tiesų yra itin naudinga technologija autonominio automobilio vairavimo sistemai veikti, tačiau ji vis dar nėra tobula blogomis oro sąlygomis, taip pat kartais kyla keblumų nustatyti tikslų objektų nuotolį nuo automobilio (Tabora, 2020). Kameros apimamas spektras matomas 1 paveikslo pilkuose plotuose.

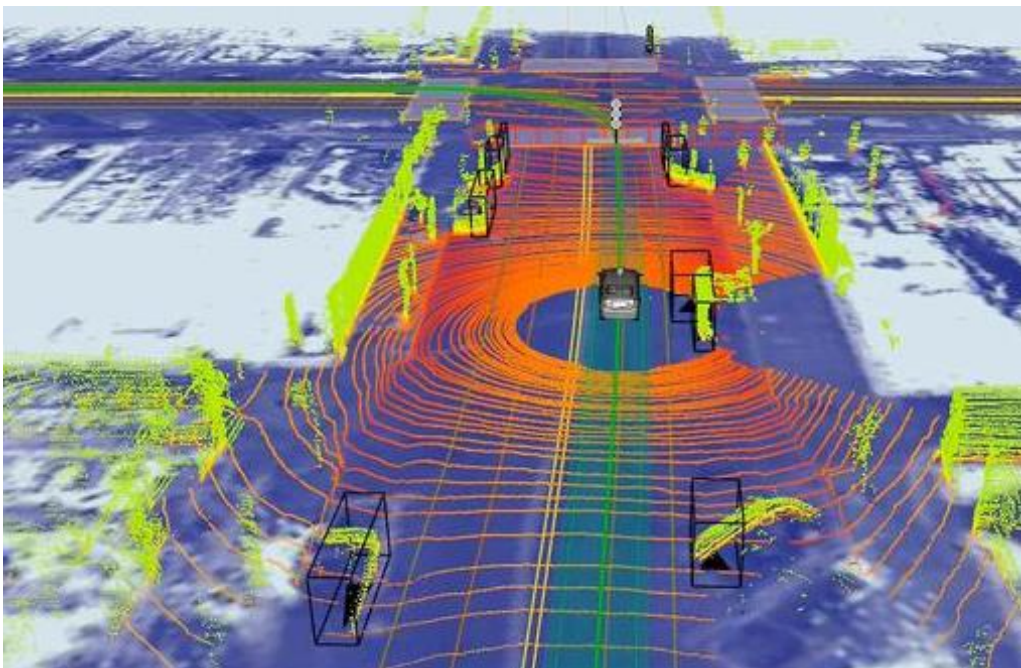
Autonominio automobilio programinė įranga (toliau – programinė įranga arba dirbtinis intelektas) – tai jungiamasis viso autonominio automobilio funkcionavimo pagrindas. Programinės įrangos pagalba gaunamos radijo, kameros, šviesos bei garso bangos yra apdorojamos, kad sukurtų objektų 3D išsidėstymo vaizdą realiuoju laiku ir autonominis automobilis galėtų judėti. Bendras programinės įrangos apdorotas vaizdas pavaizduotas 2 paveiksle. Programinėje įrangoje veikia daugybė algoritmų, kad gaunamą informaciją galėtų ne tik apdoroti, bet ir naudoti atliekant tam tikrus veiksmus. Algoritmai yra skirti, gavus informaciją, priimti sprendimą, nuspėti kito objekto judėjimą ar veiksmą, užfiksuoti kitą objektą ir jį stebėti judėjimo metu, reaguoti į kitas transporto judėjimo sąlygas ir veiksnius (pavyzdžiui kelio ženklus). Programinė įranga, be technologijų apdoravimo, sprendimų priėmimo, taip pat vairavimo metu remiasi įmanomų scenarijų tikimybės apskaičiavimu, kitų autonominių automobilių vairavimo patirtimi ir interneto ryšio pagalba gaunama informacija, tokia kaip oro sąlygos, žemėlapiai, eismo spūstys ir pan. (Trevor, 2020).

1 paveikslas. Autonominių automobilių technologijų matymo kampai.



Šaltinis: Sudaryta autoriaus, remiantis Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisijos autonominio vairavimo apžvalga.

2 paveikslas. Programinės įrangos apdoroto 3D vaizdo pavyzdys.



Šaltinis: Harshit Sharma straipsnis Steering Self Driving Car without LIDAR.

1.4. Autonominio automobilio ir žmogaus (vairuotojo) vairavimo funkcijų vertinimas

Per 2019 metus Europos Sąjungos keliuose žuvo 22 660 žmonių (Carson *et al.*, 2020, p. 7), o daugiau nei 95 % kelyje įvykstančių avarijų yra sukeltos žmogaus klaidos (angl. *Human error*) (Self-driving cars in the EU..., 2019). Autonominių automobilių, taip pat ir kitų technologijų, įgalinančių automobilį judėti savarankiškai, kūrimosi tikslas nuo pat pradžių buvo orientuotas į saugesnį žmonių keliavimo būdą. Šiuo metu yra itin gausiai testuojami autonominiai automobiliai, jų sugebėjimai susidoroti su įvairiomis sąlygomis bei situacijomis. Dar prieš keletą metų atlikti tyrimai parodė, jog autonominių automobilių prototipų klaidos tikimybė yra labai panaši kaip ir žmogaus, 2018 m. Jungtinėse Amerikos Valstijose atliktas tyrimas atskleidė, jog šis skaičius, kai kuriose valstijose, sumažėjo tik apytiksliai 30% (Kallioinen *et al.*, 2019). Mokslininkų tarpe taip pat kyla daug nesutarimų, ar žmogaus, kaip vairavimo funkciją atliekančio organizmo, pakeitimas iš tiesų bus toks naudingas kaip kalba kūrėjai. Neville Stanton teigia, jog ne visi autonominiai automobiliai apskritai turėtų dalyvauti viešajame eisme. Neville Stanton kritiškai vertina 3 ir 4 autonomiškumo lygio autonominius automobilius, kurie nustačius, jog autonominis vairavimas yra nesaugus perduoda vairavimą žmogui. Profesoriaus manymu, žmogus nėra tinkamas objektas vairavimo gražinimui, kadangi asmuo neturi gebėjimų ilgai išlaikyti dėmesio ir susitelkimo, kuomet faktiškai nieko daryti nereikia, o autonominiam automobiliui perdavus vairavimą, vairuotojas gali neatlikti visų funkcijų saugiai ir tinkamai. Neville Stanton naudoja kaip pavyzdį kitų pramonės šakų, pavyzdžiui, aviacijos patirtį. Skrydyje „Air France“ 447 iš Rio de Žaneiro į Paryžių (lėktuvas nukrito 2009 m. birželio 1 d.), autopiloto funkcija lėktuve nesugebėjo tinkamai pranešti dėl kokios priežasties autopilotas reikalauja pilotų įsikišimo ir pilotai atliko neteisingus veiksmus lėktuvo išgelbėjimui (Kyriakidis *et al.*, 2017, p. 7-9). Nepaisant to, kaip ir minėta, šiame darbe plačiausiai aptariamas 5 lygio autonominis automobilis, kuris net pavojaus situacijose toliau atlieka vairavimo funkciją ir jos neperduoda vairuotojui, kitaip tariant, vairavimo funkciją atlieka automobilis ir žmogus yra visiškai nereikalingas. Autonominių automobilių tikslas – saugesnis eismas keliuose, todėl kyla klausimas, kokios aplinkybės daro įtaką tokio tikslo išsikėlimui. Visų pirma, galima išskirti autonominio automobilio ir žmogaus reakcijos greitį. Tyrimai parodė, jog vaikui išbėgus į kelią žmogus užtrunka apie 1.6 sekundes nuspausti stabdžio pedalą, tuo tarpu mašinos reakcija yra lygi 0.5 sekundėms (Hammerschmidt, 2019).

Žmogaus matymas priklauso nuo daugybės veiksnių, oro sąlygų, paros meto ar nuovargio lygio, autonominis automobilis, jungdamas įvairias technologijas ir programinę įrangą, gali matyti daug platesnį spektrą bet kokiomis sąlygomis. Žmogaus akis gali aprėpti 120 laipsnių kampą (Georgiev, 2016), o tuo tarpu autonominis automobilis įvairių technologijų dėka vaizdą mato 360 laipsnių kampu. Taip pat, nereikia pamiršti, jog minėti 95 % įvykstančių avarių dėl žmogaus klaidos nėra vien tik prastesnio matymo, reakcijos ar matymo kampo klaida, žmogus gali būti pervargęs, piktas, išsekęs ar apsvaigęs, tuo tarpu autonominiam automobiliui tai negresia.

Apibendrinus aukščiau išdėstytą informaciją matoma, jog jau beveik šimtmetis kaip žmonės bando sukurti ar bent priartėti prie autonominio vairavimo, nepriklausomai ar tai atliktų pati mašina ar aplinka. Tiek to meto kūrėjai, tiek dabartiniai inžinieriai, moksliniai institutai ir kitos saugaus eismo keliuose siekiančios institucijos mano, jog autonominių automobilių platus naudojimas viešajame eisme gali ir turi pasiekti tikslą – minimalius eismo incidentus. Ši nuomonė grindžiama žmogaus ir autonominio automobilio fiziologiniais skirtumais bei technologiniais pranašumais. Autonominių automobilių sudaro technologijos, kurios įgalina jį matyti, suprasti ir nuspėti kitų eisme dalyvaujančių subjektų veiksmus, priimti sprendimus ir jokiose aplinkybėse nereikalauti žmogaus įsikišimo, todėl svarbu dar kartą pabrėžti, jog toliau darbe nagrinėjamas bus tik visiškai autonominis automobilis ir žmogaus dalyvavimas autonominiam automobiliui atliekant savo darbą.

2. AUTONOMINIO AUTOMOBILIO TEISINIS REGULIAVIMAS

Pirmasis automobilis Lietuvoje buvo užregistruotas 1896 m. (Lietuvos automobilizacija 1918-40), tai nulėmė pradžių pakankamai greitai ir sėkmingai infrastruktūros ir inovacijų plėtrai keliuose bei automobilių panaudojimo skirtingose srityse augimą. Greita pažanga įpareigoja ir valstybės įstatymų leidėją priimti sprendimus, kurie padėtų tolimesnei, sureguliuotai technologinei raidai plėstis. Panašia situacija galima būtų laikyti ir dabartinį reguliatoriaus darbą, kuomet kuriantis naujai technologijai reikia apspręsti įvairius klausimus ir sureguliuoti praktiką, standartizuoti suvokimą ir technologijos galimybes. Todėl, norėdami nagrinėti autonominio automobilio vairavimą esant neblaiviam, privalu žinoti bendrą autonominio automobilio dalyvavimo viešajame eisme reglamentavimą.

2.1. Tarptautiniai teisės aktai

Vienos kelių eismo konvencija (toliau – Vienos konvencija) ir Ženevos kelių eismo konvencija (toliau – Ženevos konvencija) (toliau kartu – Konvencijos) yra Konvencijos, skirtos tarptautiniu lygmeniu sureguliuoti kelių eismo saugumą sukuriant standartizuotas eismo taisykles tarp Konvencijas ratifikavusių šalių. Europos Sąjunga yra ratifikavusi Vienos konvenciją, todėl Lietuvos Respublika privalo taikyti Vienos konvencijos nuostatas savo nacionalinėje teisėje. 2018 m. Lietuvos Respublikos Seimas taip pat ratifikavo Ženevos konvenciją ir įsipareigojo laikytis Ženevos konvencijoje nustatytų nuostatų. Nagrinėjamos temos kontekste yra svarbu aptarti Vienos konvencijoje (panašia formuluote ir Ženevos konvencijoje (Filling Legislative Gaps in Automated..., 2019, p. 6) fundamentaliu principu įtvirtintą nuostatą, jog „kiekviena judanti transporto priemonė ar transporto priemonių junginys turi būti su vairuotoju“, o vairuotojas „bet kuriuo metu turi sugebėti suvaldyti savo transporto priemonę“ (Vienos kelių eismo konvencija, 1968). Ši nuostata užkirto kelią technologiniam progresui, nes įpareigojo vairuotoją ne tik dalyvauti vairavimo procese, tačiau kartu jį besąlygiškai valdyti, todėl 2014 m. Jungtinių Tautų Europos Ekonomikos Komisijos (toliau – JT/EEK) Pasaulinis saugaus kelių eismo forumas (toliau – Forumas) pateikė pasiūlymą dėl Vienos konvencijos pataisos, kuri ir buvo priimta 2016 m. Pataisoje nurodoma, jog automatinės automobilių technologijos, perduodančios vairavimo funkcijas automobiliui, jeigu tokios technologijos atitinka Jungtinių Tautų automobilių reguliavimą arba gali būti vairuotojo išjungiamos – neprieštarauja Vienos konvencijai. Ženevos konvencijoje taip pat buvo siekiama panašaus pokyčio (Jungtinių Tautų ekonomikos ir

socialinių..., 2015), bet jis buvo atmestas dėl procedūrinių ir administracinių sunkumų (Jungtinių Tautų ekonomikos ir socialinių..., 2016, p. 4-8). 2017 m. kovą JT/EEK patvirtino, kad Vienos konvencijos tekstas ir Ženevos konvencijos tekstas nepaneigia vienas kito, taip pat Vienos konvencijos tekstu galima aiškinti Ženevos konvencijos tekstą, kas reikštų vienodą autonominių automobilių naudojimo supratimą (Jungtinių Tautų ekonomikos ir socialinių..., 2017, p. 3-5). Atkreiptinas dėmesys, jog taikant Vienos ir Ženevos konvencijų pataisas aiškiai matoma, kad Konvencijos apima tik trečiąjį ir ketvirtąjį autonomiškumo lygį, tačiau dalis JT/EEK dalyvių mano, jog šios Konvencijos kartu dengia ir 5-ojo lygio autonomiškumą, t. y. visiškai autonominį automobilio vairavimą. Pažymima, jog tokia nuomonė kyla dėl to, jog vairuotojas vis dar turi teisę vairuoti automobilį, nors ši teisė ir gali būti atidėta autonominės vairavimo sistemos sprendimu (Europos ekonomikos komisijos vidaus transporto..., 2017, p. 3-5). Dalis šalių, kurios yra ratifikavusios Vienos konvenciją pritarė šiai nuomonei, papildydamos aiškinimą, jog Vienos konvencijos pataisa nurodo, kad vairuotojas privalo galėti kontroliuoti automobilį, tačiau nėra nurodyta, jog „vairuotojas privalo būti automobilyje“ (Ardiyok *et al*, 2020). Tokią išvadą darydamos, nacionalinės teisės kontekste, šalys numatė nuostatas, jog visų lygių autonominiai automobiliai turi teisę dalyvauti viešajame eisme. 2018 m. Prancūzijos Respublika pateikė JT/EEK rekomendacijų pasiūlymą kaip užtikrinti tvirtą teisinį pagrindą ateityje visapusiškai įdiegti aukšto lygio ir visiškai autonominio vairavimo lygio dalyvavimą kelių eisme bei suvienodinti reguliavimą ir sumažinti interpretavimą visose Konvencijas ratifikavusiose šalyse (Jungtinių Tautų ekonomikos ir socialinių..., 2018).

2.2. Europos Sąjungos teisė

Pastarąjį dešimtmetį Europos Sąjunga itin daug investavo į projektus, skirtus aiškinti ir plėtoti ne tik teisinio reguliavimo probleminius aspektus, tačiau kartu ir praktines, autonominių automobilių dalyvavimo viešajame eisme, problemas ir sunkumus. Įvykdyti tokie projektai kaip: „CityMobil2“ – skirtas patikrinti kaip autonominis automobilis veikia sunkiomis sąlygomis dideliuose miestuose piko metu (Kubilevičius, 2018, p. 12), InteractIVe – projektas skirtas tirti ir tobulinti sistemas vairuotojo perspėjimui apie pavojingą situaciją, taip pat pagalbą reaguoti į staigų stabdymą ir kitus pašalinius veiksmus (InteractIVe - accident avoidance by active intervention, 2013), bei daugelis kitų projektų kaip „HAVEit“, „AdaptIVe“, „iGAME“, „AutoNOMOS“. 2015 m. Europos Sąjungos Komisija (toliau –

Komisija) įsteigė Europos Sąjungos automobilių pramonės konkurencingumo ir tvaraus augimo aukšto lygio grupę (toliau – Automobilių pramonės grupė), kuri 2016 m. pateikė Komisijai diskusijų dokumentą, kuriame Automobilių pramonės grupė nurodo pakeitimų poreikį teisiniame ir politiniame reguliavime (Roadmap on Highly Automated vehicles, 2016). 2018 m. gegužę, Komisija, atsižvelgdama į Automobilių pramonės grupės ataskaitos rekomendacijas, paskelbė komunikatą, kuriame ji numatė visapusiškai peržiūrėti transporto priemonių saugos taisykles ir priimti kitus teisės aktus dėl autonominių automobilių. Komunikate taip pat nurodoma, jog dabartiniai Europos Sąjungos teisės aktai iš esmės jau yra tinkami tam, kad būtų galima teikti rinkai automatizuotas ir susietąsias transporto priemones (Europos Komisijos Komunikatas Europos Parlamentui..., 2018), nes komunikato pavišimo metu nustoja galioti direktyva 2007/46/EB ir įsigalioja reglamentas 2018/858, kuriuo užtikrinama, kad veiktų transporto priemonių vidaus rinka, kuri negali būti keičiama valstybių narių nacionaliniu sprendimu, bei numatoma speciali (išimties) procedūra dėl naujų technologijų patvirtinimo nacionaliniu lygmeniu po pranešimo Komisijai (Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas 2018/858, 2018, p. 38). 2019 m. vasario mėnesį, Variklinių transporto priemonių techninis komitetas (toliau – Komitetas) pateikė „Gaires dėl Europos Sąjungos patvirtinimo taikant išimties procedūrą“, kuriomis siekiama suvienodinti valstybių narių sprendimų priėmimą dėl naujos technologijos patvirtinimo nacionaliniu lygiu (Guidelines on the exemption procedure..., 2019, p. 4-8).

2.3. Lietuvos Respublikos teisė

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos Konstitucija, tarptautinės sutartys, kurias ratifikavo Lietuvos Respublikos Seimas, yra sudedamoji Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalis (Lietuvos Respublikos Konstitucija, 1992). Todėl Vienos konvencija ir Ženevos konvencija yra imperatyviai taikomos nacionalinėje teisėje, o jei įsigaliojusi ratifikuota Lietuvos Respublikos tarptautinė sutartis nustato kitokias normas negu Lietuvos Respublikos įstatymai, kiti teisės aktai, taikomos Lietuvos Respublikos tarptautinės sutarties nuostatos (Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymas, 1999). Būtent šis klausimas yra itin diskutuotinas atsižvelgiant į tai, jog kaip ir minėta anksčiau, Vienos konvencijos taikymo ribos kelia neaiškumo ir šalys Vienos konvenciją taiko pagal tai kaip ją įsivertina nacionaliniu lygiu. 2017 m., kuomet buvo inicijuota daryti pakeitimus Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme (toliau – Saugaus eismo įstatymas), Lietuvos

Respublikos Vyriausybės siūlyme Lietuvos Respublikos Seimui tvirtinti Saugaus eismo įstatymo pakeitimus, numatyta, jog Vienos konvencija su pakeitimais atitinka siūlomus Saugaus eismo įstatymo pakeitimus (Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas..., 2017). Kaip minėta, Vienos konvencija yra diskutuotino pobūdžio, atsižvelgiant į 5 autonomiškumo lygio autonominius automobilius, tad natūralu, jog Saugaus eismo įstatyme ieškomas paaiškinimas, ką Lietuvos Respublika įvertino kaip leidžiamą ir atitinkamą Vienos konvenciją. Tačiau kyla didžiulis nesusipratimas, nes matoma, jog Lietuvos Respublika jokiam savo teisės akte nenusimatė, nepatvirtino ir apskritai vengia kalbėti apie SAE autonomiškumo klasifikacijas, kurių dėka galima būtų aiškiai ir nedviprasmiškai suprasti, ką Lietuvos Respublika vertina ir ką apsibrėžia savo reguliavime. Todėl nesant aiškios apibrėžties, galime remtis tik Saugaus eismo įstatymo pataisų tekstu. Pirmasis pakeitimas, tai sąvokų įvedimas. Numatoma, jog savivaldis automobilis - save valdantis automobilis, kuris dalyvauja viešajame eisme be asmens įsikišimo, taip pat kuris gali būti tiesiogiai ar nuotoliniu būdu valdomas asmens, jeigu šią galimybę numatė šio automobilio gamintojas. O transporto priemonės vairavimas – transporto priemonėje ar ant jos esančio asmens arba savivaldžio automobilio įrangos veiksmas, kuriais valdoma transporto priemonė (Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių..., 2001). Iš sąvokų galima daryti išvadą, jog įstatymų leidėjas išskiria dvi skirtingas situacijas kada bus laikoma, jog tai yra savivaldis automobilis. Pirmoji – automobilis valdo save ir tam nėra reikalingas asmens įsikišimas. Šis apibūdinimas yra labiausiai panašus į SAE lygių klasifikacijoje nurodomą 5 lygio autonomiškumą, t. y. visišką autonominį vairavimą, kuriame vairuotojas yra nereikalingas. Antrasis scenarijus – automobilis gali būti tiesiogiai ar nuotoliniu būdu valdomas asmens. Toks asmens valdymas yra labiau panašus SAE lygių klasifikacijoje nurodomą 3 ir 4 lygius, kurių dėka automobilis gali veikti savarankiškai, tačiau reikalingas asmens valdymas tam tikrose situacijose. Taip pat nurodoma, jog transporto priemonės vairuotoju yra ir gali būti pripažinta savivaldžio automobilio įranga, t. y. pats savivaldis automobilis. Pagal apibrėžtas sąvokas atrodo, jog Lietuvos Respublika vertina, jog Vienos konvencija apima 5 lygio autonomiškumą ir tokio lygio autonominiams automobiliams bus leista atlikti bandymus ir testavimus Lietuvos Respublikos viešajame eisme. Deja, šių sąvokų buvimas ir neužtikrintas įstatymų leidėjo formulavimas, atneša daugiau neaiškumo nei aiškumo autonominių automobilių gamintojams ir kitiems entuziastams. Atsižvelgiant į tarptautinėje teisėje ir rinkoje pakankamai senai prigijusias sąvokas, Lietuvos Respublika, regis, apskritai vieną

sąvoką praleido arba esamą sąvoką apibrėžė neteisingai. Tarptautiniu mastu yra žinomos dvi sąvokos, t. y. autonominis automobilis (angl. *autonomous vehicle*) – SAE autonomiškumo klasifikacijos 3 ir 4 lygiai ir visiškai autonominis automobilis (5 autonomiškumo lygio) – savivaldis automobilis (angl. *self-driving car*). Vertinant Lietuvos Respublikoje įtvirtintą savivaldžio automobilio sąvoką, panašu, jog tiek autonominio automobilio, tiek savivaldžio automobilio sąvokos yra aptariamoms kaip viena bendra sąvoka – savivaldis automobilis. Nepaisant to, didžiausia Lietuvos Respublikos regulatoriaus klaida yra ne netikslė sąvoka, tačiau sąvokos ir bendro reguliavimo prieštaravimas vienas kitam. Kaip ir aptarta, pagal nurodomą Saugaus eismo įstatymo savivaldžio automobilio sąvoką, savivaldis automobilis gali būti automobilis valdantis pats save be asmens įsikišimo ir iš to darytina išvada, jog tai yra 5 lygio autonominis automobilis. Tačiau Saugaus eismo įstatymo pakeitimo projekte buvo nurodyta, jog 13 str. bus papildomas 15 dalimi, kuri teigia, jog „savivaldžių automobilių bandymus viešajame eisme privalo atlikti asmenys, kurie bet kuriuo metu tiesiogiai ar nuotoliniu būdu gali perimti savivaldžių automobilių valdymą. Šie asmenys savivaldžių automobilių bandymų metu yra prilyginami vairuotojams, vykdo įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytas vairuotojų pareigas ir privalo turėti galiojantį vairuotojo pažymėjimą, kuriuo suteikiama teisė vairuoti bandomos kategorijos motorines transporto priemonės“ (Lietuvos Respublikos saugaus eismo kelių..., 2017). Svarbus aspektas yra, jog bandymai viešajame eisme gali būti atlikti tik tokiu atveju, kuomet savivaldžio automobilio vairavimas bet kuriuo metu gali būti perimtas į valdytojo rankas. O remiantis 20 str. 4 d. „Savivaldžio automobilio valdytojas privalo užtikrinti saugų savivaldžio automobilio dalyvavimą viešajame eisme. Savivaldžio automobilio valdytojas prilyginamas motorinės transporto priemonės vairuotojui tuo metu, kai perima savivaldžio automobilio valdymą“. Todėl daroma išvada, jog pagal įpareigojimą, valdytojas privalo užtikrinti saugų eismą keliuose ir kritinės situacijos metu privalo perimti vairavimą iš savivaldžio automobilio, nuo vairavimo funkcijos perėmimo momento valdytojas tampa vairuotoju. Būtent šis įpareigojimas niekaip negali būti suderinamas su SAE kvalifikacijoje nustatomu 5 autonomiškumo lygiu, kuriame autonominis automobilis gali atidėti vairuotojo prašymą perimti vairavimą. Atsižvelgiant į tai, Lietuvos Respublika, atlikdama Saugaus eismo įstatymo pakeitimus, įgyvendino didelį aiškinimo ir taikymo neaiškumą ir sąvoką apibrėžė netinkamai. Atkreiptinas dėmesys, jog 13 str. 15 d. papildymas, kuris vienintelis eksplicitiškai nurodo, jog valdytojas visada turi turėti galimybę perimti savivaldžio

automobilio vairavimo funkciją, buvo per klaidą neperkeltas į Saugaus eismo įstatymą. Taip sukeltas dar didesnis teisinis neaiškumas, nes joks kitas Saugaus eismo įstatymo straipsnis nenurodo šios savivaldžių automobilių atskirties. Dar vienas kontraversiškas punktas yra įtrauktas į Lietuvos Respublikos savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašą. Jame nurodoma, jog dalyvaudami viešajame eisme savivaldžiai automobiliai, jų valdytojai ir vairuotojai turi laikytis Saugaus eismo įstatymo ir Kelių eismo taisyklių nuostatų. Taip dar kartą įtvirtina teisinį neaiškumą, nes lingvistinis punkto nagrinėjimas suponuoja, jog yra trys subjektai, kurie dalyvauja viešajame eisme, t. y. pats automobilis, valdytojas ir vairuotojas (Savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo..., 2017).

Apibendrinus, galima teigti, jog tarptautinės teisės lygiu veikianti Vienos konvencija įgalina autonominių automobilių eksploatavimą viešajame eisme, tačiau kyla diskusijų dėl 5 autonomiškumo lygio autonominių automobilių ir yra inicijuojamas Vienos konvencijos aiškinamasis teisės aktas, taip pat Europos Sąjungos šalys narės laukia Europos Sąjungos lygiu tolimesnio reguliavimo gairių ir įpareigojimų, kurie padėtų vienodžiau Europos Sąjungos lygiu vertinti autonominius automobilius. Tuo tarpu Lietuvoje matoma didžiulė regulatoriaus klaida ir netikslus bei neaiškus vertinimas, kurio pasekmė – gamintojų bei kitų mokslinių institutų vengimas vystyti verslą Lietuvoje.

2.4. Autominio automobilio teisinio reguliavimo, iššūkių ir tikslų pavyzdžiai pasaulyje

Autonominių automobilių plėtra šiuo metu yra itin populiari visame pasaulyje ne tik dėl inovacijų augimo, technologinio progreso šalyje ar supratimo, jog tai yra pasaulio ateitis, ši, tam tikra prasme, mada šalyse kyla ir dėl to, jog tinkamas reguliavimas, leidimas atlikti testavimus ir bandymus pritraukia į šalį daugybę automobilių ir jų komponentų pramonės gamintojų, mokslinių tyrimų organizacijų ir didelių investuotojų. Šio dėmesio dėka, šalis tampa ne tik pasaulyje atpažįstama kaip inovatyvi, tačiau kartu didina ir savo šalies biudžetą minėtų subjektų sąskaita, sukuria daug naujų darbo vietų ir leidžia šaliai pasiekti technologinį progresą daug greičiau nei kitos šalys. Kadangi Lietuva yra dar labai ankstyvoje autonominių automobilių gamybos, eksploatavimo ar net teisinio reglamentavimo stadijoje, šio darbo kontekste verta atkreipti dėmesį į lyderiaujančių pasaulio šalių: Jungtinių Amerikos Valstijų,

Olandijos, bei Singapūro (The Autonomous Vehicles Readiness Index, 2020) progresą ir požiūrį.

2.4.1. Jungtinės Amerikos Valstijos

Jungtinės Amerikos Valstijos (toliau – JAV) – tai šalis, kuri nori būti pirma technologijų srityje ir dėl savo biudžeto bei investuotojų galinti tokia būti. JAV politika pagrįsta Transporto Departamento nuomone, kad autonominiai automobiliai turi didelius privalumus saugumo, judėjimo ir darnumo srityse, todėl pagrindinis viešosios politikos prioritetas tenka stipriai automatizuotoms transporto priemonėms, t. y. 5 autonomiškumo lygio autonominiams automobiliams. Dar 2011 m. Nevada buvo pirmoji valstija, kuri legalizavo autonominių automobilių bandymus viešuose keliuose (Geroji užsienio šalių praktika, 2017), šiuo metu bandymai viešajame eisme leidžiami 30 valstijų (Which states allow self-driving cars?, 2021). Atkreiptinas dėmesys, jog JAV išskiria dvi sąvokas: autonominis automobilis (angl. *autonomous vehicle*) ir savivaldis automobilis (angl. *self-driving car*), kurios yra labai panašios visose valstijose, kai kur visiškai sutampa. Šiomis sąvokomis išskiriama, jog autonominis automobilis tai 3 – 5 autonomiškumo lygio automobilis, o savivaldis automobilis – 5 autonomiškumo lygio automobilis. JAV tikslai ir ateities perspektyvos labiausiai priklauso nuo autonominių automobilių gamintojų ir kūrėjų, tokių kaip „Waymo“, „General Motors“, „Cruise division“, „Tesla“ ar „Argo AI“ (5 top autonomous vehicle companies, 2020), progreso, nes sąlygos testuoti didžiojoje JAV dalyje yra sureguliuotos ir pakankamai apibrėžtos.

2.4.2. Olandija

Olandija nori įsitvirtinti kaip autonominių automobilių lyderė ir bandymų šalis ne tik Europos Sąjungoje, tačiau ir tarptautiniu lygiu. 2014 m. Olandijos vyriausybė paskelbė, jog nori ir ketina leisti autonominių automobilių bandymus viešajame eisme (Geroji užsienio šalių praktika, 2017), tačiau kaip ir kitoms Europos Sąjungos šalims, Vienos konvencija nenumatė tokių automobilių eksploatavimo keliuose. Po Vienos konvencijos pataisų, Olandija pradėjo intensyvius autonominių automobilių bandymus, tokius kaip viešojo transporto autobusiukai (angl. *shuttles*) oro uostuose, krovinių pervežimo autonominiai automobiliai, bei žymusis „Scania“ projektas (The Autonomous Vehicles Readiness Index, 2020), kurio metu transporto priemonių gamintojas „Scania“ bendradarbiaudamas su Olandijos transporto ir logistikos asociacija surengė pirmąjį autonominių sunkvežimių

bandymą Olandijos viešuosiuose keliuose, kurie judėjo vilkstines būdu (angl. – *platooning*). Sunkvežimiai išvyko iš „Scania“ gamyklos ir atliko bandymus A28 greitkelyje, kurių metu buvo pademonstruotas susietas vairavimas, sunkvežimiams tarpusavyje palaikant fiksuotą atstumą (Geroji užsienio šalių praktika, 2017). Olandija ir toliau aktyviai vykde įstatyminę plėtra, 2018 m. patvirtintas įstatymas, kuriuo leidžiamas autonominio automobilio (5 autonomiškumo lygio) dalyvavimas viešajame eisme be vairuotojo, tačiau turi būti stebimas nuotoliniu būdu (The Autonomous Vehicles Readiness Index, 2019). Aktyvus regulatorius technologijų srityje gali atnešti didžiulį pelną ir sėkmę valstybei, todėl Olandija toliau plečia teisės aiškinimą ir kitose susijusiose srityse, kaip duomenų apsauga, saugumas bei atsakomybė autonominių automobilių dalyvavime viešajame eisme.

2.4.3. Singapūras

2017 m. Singapūro vyriausybė patvirtino Singapūro kelių eismo taisykles, kuriomis orientuojamasi į naujausių technologijų kontrolės strategiją. Kelių eismo taisyklėmis nurodoma, jog motorinei transporto priemonei nėra būtinas vairuotojas. Sukurta 5 metų trukmės reguliavimo plėtimo „smėlio dėžė“ (angl. *sandbox*), kad užtikrintų pažangų Singapūro autonominių automobilių reguliavimą (Governing autonomous vehicles: emerging responses..., 2018). Tais pačiais metais Singapūro sausumos transporto institucija kartu su Nanyang technologijos universitetu įkūrė specialų savivaldžiams automobiliams skirtą MTEP centrą - CETRAN šalia NTU universiteto. Šis centras turi 1.8 ha tęstinę zoną, įkurtą kartu su industrijos infrastruktūros kūrėja JTC korporacija ir sausumos transporto institucija. Šiame centre autonominių automobilių zonoje yra atliekami įvairūs bandymai, simuliuojant realias sąlygas, aplinką, klimato kaitą ir kt. Visa surenkama informacija panaudojama tolimesniam autonominių automobilių techniniam ir teisiniam analizavimui. Šiuo metu Singapūre jau veikia keletas autobusiukų, kurie kursuoja mieste, taip pat Singapūras paskelbė, jog trijuose Singapūro rajonuose nuolatos (ne piko metu) kursuos autonominis viešasis transportas (Geroji užsienio šalių praktika, 2017). Singapūras, kuris iki šiol buvo pakankamai žemuose reitinguose inovacijų ir technologijų srityje, autonominių automobilių eksploatavimo reguliavimą vertina kaip kelią į pasaulinį pripažinimą technologijų srityje.

Lyderiaujančių šalių praktika suponuoja, jog Lietuvos Respublika, Saugaus eismo įstatymu ir Savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašu (toliau – Tvarkos aprašas) siekė panašių tikslų kaip ir aptartos valstybės, t. y.

gamintojų ir mokslinių institutų susidomėjimo mūsų valstybe bei reguliavimo sistema. Nepaisant to, minėti teisės aktai nėra pakankami ir nuoseklūs, kad būtų sureguliuota bent didžioji dalis teisinių klausimų autonominių automobilių dalyvavimui viešajame eisme, todėl galimai tai nulėmė, jog Lietuvos nėra net tarp 25 lyderiaujančių šalių pasaulyje (The Autonomous Vehicles Readiness Index, 2019, 2020). Manytina, jog teisinių spragų pašalinimas, galėtų tapti priežastimi atkreipti dėmesį į Lietuvą, nes kitose srityse, būtinose autonominių automobilių plėtrai, (pavyzdžiui: 5G diegime, informacinių, technologinių, daiktų interneto (angl. *Internet of Things*) žinių turėjime, bei kelių, infrastruktūros kokybėje) Lietuva yra itin pažengusi.

3. AUTONOMINIO AUTOMOBILIO VALDYMAS IR ATSAKOMYBĖ

Viena iš svarbiausių priežasčių dėl ilgo ir komplikavimo proceso siekiant sureguliuoti autonominių automobilių dalyvavimą viešajame eisme, tai atsakomybės klausimas už sukeltus padarinius. Iš vienos pusės žmogus, fizinis asmuo, padidinto pavojaus šaltinio valdytojas, kuris iki šiol buvo laikomas atsakingu už didesnio pavojaus šaltinio padarytą žalą, jeigu neįrodo, kad žala atsirado dėl nenugalimos jėgos arba nukentėjusio asmens tyčios ar didelio neatsargumo (Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo..., 2000). Kitoje pusėje – autonominis automobilis, nei žmogaus, nei juridinio asmens nevaldomas prietaisas, pats gebantis priimti sprendimus, kurie gali sukelti žalą. Vertinant, jog autonominiame automobilyje žmogus fiziškai negali valdyti padidinto pavojaus šaltinio, jam, kaip vartotojui, yra sukeliama per didelė nepagrįsta atsakomybė. Todėl prieš nagrinėjant baudžiamąją atsakomybę už vairavimą neblaiviam, būtina aptarti civilinės atsakomybės reguliavimą autonominio automobilio valdytojui ir gamintojui už žalą, kuri padaroma autonominio automobilio.

Nei baudžiamąją atsakomybę, nei civilinę atsakomybę reguliuojanti teisė nėra sumodeliuota paskirti atsakomybę ne asmenims, o kitokiam, negyvam subjektui. Autonominių automobilių atsiradimas sukuria įstatyminę spragą, kuria asmeniui, sėdinčiam automobilyje, kuris veikia priimdamas visus vairavimo funkcijai reikalingus veiksmus pagal tai kaip jį suprogramavo gamintojas, gali kilti civilinė ar baudžiamoji atsakomybė už autonominio automobilio sukeltą žalą. Tuo pačiu matoma, jog autonominio automobilio turėtojas, kuris būdamas autonominiame automobilyje žalos atsiradimo momentu ir likęs atsakingas už kilusią žalą, turėtų galėti kreiptis į gamintoją, nes būtent dėl jo netinkamo produkto kilo ši žala. Dviprasmybių kyla ir apskritai vertinant autonominio automobilio vairavimo sistemos, t. y. dirbtinio intelekto, etiką. Dėl civilinės ir baudžiamosios atsakomybės pasiskirstymo, kuomet galutinis žalą sukėlęs asmuo būtų laikomas gamintojas, gali kilti situacijos, kuriose gamintojas, norėdamas išvengti žalos, dirbtinį intelektą programuos taip, kad situacijose, kuriose autonominis automobilis, kaip ir žmogus, privalo priimti sprendimą, prioritetą teiks savo saugumui (Legal aspects of “autonomous” vehicles, 2020). Todėl daroma išvada, jog šiuo metu pagrindiniai aspektai, kuriuos Europos Sąjunga ir šalys narės turi sureguliuoti yra valdytojų ir gamintojų civilinės atsakomybės klausimas ir baudžiamoji atsakomybė (kitame skyriuje).

3.1. Valdytojo civilinės atsakomybės reguliavimas

Visų pirma, nagrinėjant Lietuvos Respublikos teisinę sistemą civilinės atsakomybės ribose, svarbu aptarti Europos Sąjungos indelį į bendrą reguliavimą Europos lygmeniu. Motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas yra ypač svarbus Europos Sąjungos gyventojams, nepriklausomai nuo to, ar jie yra draudėjai, ar įvykio metu nukentėję asmenys (Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva..., 2009), nes tai užtikrina tiek nukentėjusiųjų teisę į kompensaciją, tiek motorinės transporto priemonės valdytojo interesus įvykio atveju. Atsižvelgiant į tai, Europos Sąjungos Parlamentas ir Taryba 2009 m. patvirtino direktyvą dėl Motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo (toliau - MID). MID 1 straipsnyje nurodoma, jog transporto priemonė – bet kokia mechanine energija varoma motorinė transporto priemonė, skirta važiuoti žeme, bet ne bėgiais, ir bet kokia sukabinta arba nesukabinta priekaba (Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva..., 2009). Nors autonominiai automobiliai nėra eksplicitiškai nurodyti, tačiau galime daryti prezumpciją, jog autonominis automobilis gali patekti po šia sąvoka. Atkreiptinas dėmesys, jog manoma, kad priėmus sprendimą autonominio automobilio vairuotojo civilinę atsakomybę reguliuoti pagal MID, būtų atliekami šios direktyvos pakeitimai, tačiau įstatymų leidėjas neskuba autonominiams automobiliams taikyti tų pačių sąlygų kaip įprastoms transporto priemonėms. Šis atidėjimas paremtas tuo, jog šiuo metu laikomasi prezumpcijos – vairuotojas kontroliuoja transporto priemonės valdymą, todėl žalos įvykio metu, vairuotojui kyla civilinė atsakomybė už sukeltą žalą. Autonominių automobilių atsiradimas paneigia šį faktą, nes visas valdymas atiduodamas autonominei vairavimo sistemai ir vairuotojo kaltė tampa sąlyga, kuri turi būti persvarstyta, ypač incidento metu mirus vairuotojui (A common EU approach to liability..., 2018, p. 116). Tokios sąlygos buvimas vairuotojui suteiktų per didelę atsakomybę dėl nuo jo nepriklausančių veiksnių. MID palieka didelę diskrecijos teisę Europos Sąjungos šalims narėms, todėl tarp šalių matomas pakankamai skirtingas reglamentavimas dėl žalos, kylančios iš autonominių automobilių atliktų veiksmų. Kaip ir aptarta, MID direktyvos tikslas – valdytojo civilinės atsakomybės draudimas kiekvienai transporto priemonei, todėl Lietuvoje MID perkelta į Lietuvos Respublikos Standartines transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutarties sąlygas.

Civilinės atsakomybės našta ir reguliavimas transporto priemonės valdytojui, aptariamas Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse (toliau – Civilinis kodeksas, CK).

Civilinėje teisėje automobilis (transporto priemonė) yra laikomas didesnio pavojaus šaltiniu, o didesnio pavojaus šaltinis suprantamas kaip asmens valdomas objektas ar jo vykdoma veikla, kuri kelia didesnę nei įprasta pavojų aplinkiniams. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo jurisprudencijoje pažymėta, kad dėl tam tikro objekto ar veiklos, kaip keliančių didesnę pavojų aplinkiniams, pobūdžio sprendžiama pagal šiuos kriterijus: 1) itin didelę žalos atsiradimo riziką; 2) negalėjimą jos pašalinti atsargumo priemonėmis (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2014 m. kovo 3 d. nutartis civilinėje byloje). Civilinis kodeksas numato, jog didesnio pavojaus šaltinio valdytojas privalo atlyginti didesnio pavojaus šaltinio padarytą žalą, jeigu neįrodo, kad žala atsirado dėl nenugalimos jėgos arba nukentėjusio asmens tyčios ar didelio neatsargumo (Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, 2000). Todėl incidento metu, gaunama situacija, jog žalą patyręs asmuo kreipiasi į didesnio pavojaus šaltinio (transporto priemonės) valdytojo draudėją, nes kiekviena transporto priemonė turi būti apdrausta, su reikalavimu, kad būtų atlyginta žala. Jeigu taikytume autonominiams automobiliams dabartinį reguliavimą, žalą patyręs asmuo kompensaciją gautų autonominio automobilio naudotojo sąskaita, nors asmens, naudotojo, veiksmų nebuvo, t. y. vairavimo funkciją atliko ir žalą sukėlė autonominis automobilis. Toks teisės taikymas pažeistų iš atsakomybės kylančią pareigą atsakingam asmeniui atlyginti nukentėjusiam asmeniui padarytą žalą (Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, 2000), nes atsakingo asmens autonominio automobilio naudojime iš esmės nėra ir taip sukuriama teisinė spraga, kurios pagrindu atsiranda netiesioginė naudotojo atsakomybė už gamintojo kaltę. Kitas svarbus aspektas dabartiniame reguliavime, jog kompensacijos išmokėjimas yra valdytojo pareiga. Vadovaujantis CK 4.22 str. daikto (automobilio) valdymu laikomas faktinis daikto turėjimas turint tikslą jį valdyti kaip savą, todėl galima daryti išvadą, jog vien autonominio automobilio turėjimas, naudojimas juo, nepaverčia asmens jo valdytoju, būtina antroji sąlyga, kad asmuo realizuoja savo teisę naudotis daiktu, valdyti. Iš to kyla klausimas ar asmuo, kuriam nuosavybės teise nepriklauso autonominis automobilis, tačiau jis juo naudojasi, bus laikomas valdytoju ir atsakys už autonominio automobilio sukeltą žalą. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas praktikoje suformulavo, jog valdymo perdavimas yra tada, kai valdymą įgyjantis asmuo įgauna teisę daryti transporto priemonei faktinį poveikį, savarankiškai priimti sprendimus dėl transporto priemonės naudojimo (net ir trumpą laiką) (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. balandžio 19 d. nutartis baudžiamojoje byloje). Atsižvelgiant į šiuo metu susiklosčiusią praktiką, galima būtų daryti išvadą, jog tokiu atveju, kai asmuo yra

įsodinamas į autonominio automobilio valdytojo autonominį automobilį, suvedamas adresas ir automobilis veža asmenį į nurodytą vietą, arba autonominis automobilis yra mieste važinėjantis taksi, o vežamas asmuo neturėjo jokios teisės daryti transporto priemonei jokio faktinio poveikio ar priimti savo sprendimus – civilinė atsakomybė pasilieka faktiniam autonominio automobilio valdytojui. Apibendrinus, matoma, jog dabartinis transporto priemonių (padidinto pavojaus šaltinio) valdytojo civilinės atsakomybės taikymas nėra tinkamas, nes faktinius sprendimus ir visą valdymą atlieka autonominis automobilis, produktas, valdymo teise įsigytas iš gamintojo.

3.2. Gamintojo civilinės atsakomybės reguliavimas

Europos Taryba, atsižvelgdama į tai, jog vartotojas kaip silpnoji šalis, turi būti visuotinai saugomas ir teisės aktai turėtų nustatyti lengvesnes sąlygas įgyvendinti savo teises, priėmė direktyvą „Dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių atsakomybę už gaminius su trūkumais, derinimo“ (toliau – PLD), kuria nustato, jog gamintojas atsako už žalą, atsiradusią dėl jo gaminio trūkumų ir taikymo reglamentavimą (Tarybos direktyva dėl valstybių narių..., 1985). PLD imperatyviai nustato, jog visos valstybės narės turi taikyti vienodas griežtos atsakomybės taisykles Europos Sąjungos produktų gamintojams, tačiau praktikoje matoma, jog ne visos šalys tiesiogiai persikėlė PLD nuostatas (A common EU approach to liability..., 2018, p. 54). PLD direktyva Lietuvos Respublikoje yra perkelta į Civilinį kodeksą. Remiantis dabartiniu reguliavimu, autonominių automobilių valdytojas yra atsakingas už sukeltos žalos atlyginimą nukentėjusiajam, todėl manytina, jog autonominio automobilio valdytojas dėl autonominio automobilio kaltės neturi teisės reikšti atgręžtinį reikalavimą remiantis CK 6.280 str. 1 d. Tuo tarpu vartotojai, autonominių automobilių valdytojai, galėtų remtis civilinėje teisėje įtvirtinta gamintojo atsakomybe dėl netinkamos kokybės produkto atsiradusios žalos ir reikalauti dėl autonominio automobilio kokybės trūkumų kilusios žalos atlyginimo iš automobilio gamintojo. Ne vartotojai, autonominių automobilių valdytojai, galėtų remtis bendrosiomis nekokybiško daikto pirkimo-pardavimo normomis, įtvirtintomis CK 6.327–6.338 str. Bet kokių atveju, matoma, jog teisinės spragos egzistavimas ir jos bandymas pildyti egzistuojančiomis teisinėmis normomis veda į autonominių automobilių civilinės atsakomybės reguliavimo apsunkinimą ir neaiškumą. Pavyzdžiui, Jungtinė Karalystė, savo teisinėje sistemoje priėmė sprendimą apsaugoti vartotoją ir priėmė naują draudiminį institutą – autonominio automobilio draudimas.

Savininkas, apdraudęs autonominį automobilį, nebus atsakingas už jo sukeltą žalą. Šio draudimo neturėjimas grąžins autonominio automobilio valdytoją į pradinę situaciją, pagal kurią transporto priemonės valdytojas atsako už žalą nukentėjusiajam. Įvykus įvykiui dėl gamintojo ar kitos trečiosios šalies kaltės, autonominio automobilio valdytojas ir (ar) draudikas vis tiek galės savo teises ginti per kitus civilinės teisės institutus, kaip pavyzdžiui atsakomybės dėl netinkamo produkto (Hand, 2018). Kai kurie autonominių automobilių gamintojai patys prisiėmė atsakomybę už įvykius, kuriuose dėl autonominių automobilių kaltės bus sukelta žala. Nepaisant to, gamintojai itin stipriai pabrėžia autonominio automobilio kaltės faktorių, tai yra, jog įvykio metu, jeigu dėl jo kaltas bus kitas automobilis (Mercedes, Volvo, and Google Accept, 2015), šios atsakomybės gamintojas neprisiims. Tam tikra prasme bandoma priartinti, jog autonominių automobilių įvykių metu, kaltas būtų tas automobilis, kuris neteisingai įvykdė savo pareigas kelyje, lygiai taip pat, kaip šiuo metu yra automobilių autoavarijose. Atkreiptinas dėmesys, jog Lietuvoje įtvirtintas Tvarkos aprašas nurodo, jog savivaldžiuose automobiliuose turi būti įrengta duomenų įrašymo įranga, kuri leistų nustatyti eismo įvykio ir (arba) nusižengimo priežastį ir kaltininką. Ši duomenų įrašymo įranga turi įrašyti bent šiuos savivaldžio automobilio jutiklių, valdymo sistemų ir kitų prietaisų duomenis: tikslų laiką, kada savivaldis automobilis buvo valdomas savivaldžio automobilio įrangos veiksmis ir kada jį tiesiogiai arba nuotoliniu būdu valdė asmuo; savivaldžio automobilio vietą kelyje (gatvėje), važiavimo kryptį ir greitį; informaciją apie šviesos prietaisų ir įspėjamųjų signalų veikimą; informaciją apie objektų buvimą greta savivaldžio automobilio; kokių veiksmų ir kada ėmėsi savivaldžio automobilio įranga ir (arba) savivaldį automobilį tiesiogiai arba nuotoliniu būdu valdęs asmuo, siekiant išvengti eismo įvykio ir (arba) nusižengimo. Šių duomenų rinkimas, kaip nurodo Tvarkos aprašas, yra skirtas eismo įvykio ir (arba) nusižengimo priežasčiai ir kaltininkui nustatyti, todėl panašu, jog nacionalinis įstatymų leidėjas taip pat nori pabrėžti kaltės atsiradimo priežastį. Nepaisant to, kaip minėta anksčiau, vertinant reguliavimą, kurio siekta Lietuvos Respublikoje, t. y., jog autonominio (savivaldžio) automobilio valdymas turi būti perimtas kritinės situacijos metu, kad būtų užtikrintas viešasis saugumas, panašu, jog Lietuvos Respublika lieka prie tradicinio, šiuo metu galiojančio reguliavimo, jog didesnio pavojaus šaltinio valdytojas – atsakingas už trečiosioms šalims sukeltą žalą.

4. AUTONOMINIŲ AUTOMOBILIŲ PROBLEMATIKA BAUDŽIAMOSIOS ATSAKOMYBĖS KONTEKSTE

Dvidešimt pirmojo amžiaus technologinis progresas pasižymi itin probleminių ir visiškai naujų teisinių iššūkių atsiradimu. Vienas iš jų – baudžiamoji atsakomybė, kylanti vairuojant autonominį automobilį. Kaip ir aptarta aukščiau, autonominio automobilio gebėjimas valdyti save yra paremtas dirbtiniu intelektu (programinė įranga), todėl nenuostabu, jog autonominių automobilių kūrimas pastūmėjo Europos Komisiją įvertinti, kad dirbtinio intelekto teisinis reguliavimas turi būti vienas iš pagrindinių Europos Sąjungos teisinio sureguliuavimo prioritetų. Europos Sąjungoje, Europos Tarybos Ministrų komitetas yra pavedęs prižiūrėti ir koordinuoti veiklą nusikalstamumo prevencijos ir kontrolės srityje Europos nusikalstamumo problemų komitetui (toliau - CDPC). Šis komitetas, 2018 m. lapkričio 28 d. Strasbūre surengė sesiją, skirtą dirbtinio intelekto baudžiamosios atsakomybės problematikai aptarti. Suprasdamas šios temos svarbą, CDPC nusprendė sudaryti darbo grupę, kuriai vadovautų mokslininkai bei kiti šios srities ekspertai, ir pavesti įvertinti esamą reguliavimą tarp skirtingų šalių narių, nustatyti būsimus iššūkius, susijusius su dirbtinio intelekto vystymusi, kurie turi būti sprendžiami baudžiamosios teisės srityje, ir pateikti pasiūlymus dėl galimų veiksmų ir standartų nustatymo. Šioms užduotims įvykdyti darbo grupė 2019 m. gegužę šalims narėms išsiuntė klausimyną, dėl esamo dirbtinio intelekto baudžiamosios atsakomybės reguliavimo naudojant autonominio vairavimo pavyzdį (toliau – Klausimynas). Atsižvelgiant į gautus atsakymus iš šalių narių, darbo grupė buvo įpareigota atlikti galimybių tyrimą (angl. *feasibility study*) dėl dirbtinio intelekto ir baudžiamosios atsakomybės reguliavimo (Feasibility study on a future Council..., 2020). Greta CDPC darbo, 2019 m. rugsėjo mėnesį Europos Tarybos Ministrų komitetas įsteigė tarpvyriausybines laikinas tyrimo grupes dėl dirbtinio intelekto (toliau - CAHAI). CAHAI buvo pavesta iširti dirbtinio intelekto teisinio reguliavimo elementus ir galimybes. CAHAI darbas orientuotas į galimybių tyrimą atsižvelgiant į demokratiškumo, žmogaus teisių ir teisingumo principus (Legal aspects of “autonomous” vehicles report..., 2020, p. 2-3). Atsižvelgiant į tai, jog Lietuvos Respublikoje nėra atskiro autonominių automobilių baudžiamosios atsakomybės instituto (tai patvirtina ir Lietuvos Respublikos kompetentingos institucijos atsakymai į Klausimyną), toliau darbe bus nagrinėjamas esamas reguliavimas, kuris šiuo metu galiotų įvykus eismo įvykiui, kurį sukeltų autonominis automobilis. Reguliavimo (ne)tinkamumas bus nagrinėjamas atskleidžiant

nusikalstamos veikos sudėti, CAHAI ir CDPC darbo grupės poziciją, kitų šalių reguliavimą ir Lietuvos Respublikos teismų praktiką.

Elaine Herzberg, pirmoji žinoma pėsčioji, kuri buvo mirtinai sužalota autonominio automobilio. 2018 m. kovo 19 d. Uber kūrėjų autonominis automobilis (vertinama, jog šis automobilis būtų priskiriamas prie tarpinio (bandomojo) 4 ir 5 autonomiškumo lygių) (Schmelzer, 2019), Arizonos valstijoje, Jungtinėse Amerikos Valstijose, tamsiu paros metu, programinėms sistemoms neteisingai suveikus, pervažiavo pėsčiąją, kuri ėjo per kelių eismo juostų gatvę. Avarijos metu autonominio automobilio viduje buvo transporto priemonės operatorius. Kaip ir įprasta, įvykus eismo įvykiui buvo aiškinamasi aplinkybės, ar vairuotojas paisė kelių eismo taisyklių, ar nebuvo apsvaigęs ir pan. (European Committee on Crime Problems..., 2018). Tačiau paaiškėjus, jog vairavimo funkcija buvo pilnai perduota autonominiam automobiliui, o automobilyje sėdėjo tik saugos vairuotojas (angl. *Safety driver*), teorijoje sklandęs atsakomybės padalinimo klausimas įgavo realų kūną (Cellan-Jones, 2020). Dirbtinis intelektas (įskaitant ir autonominius automobilius) ir baudžiamoji atsakomybė CDPC vertinama kaip esminiu moderniosios baudžiamosios teisės rūpesčiu. Autonominiam automobiliui atliekant vairavimo funkciją baudžiamosios teisės kontekste sukuriama atsakomybės spraga (Legal aspects of “autonomous” vehicles report..., 2020, p. 7-8). Ši spraga tampa dar ryškesnė, kuomet kalbama apie autonominiame automobilyje esantį neblaivų vairuotoją. Taip pat, reikėtų atkreipti dėmesį, jog nors šio darbo apimtyje skiriamas dėmesys visiškai autonominiam vairavimui, t. y. 5 lygio autonominiams automobiliams, nagrinėjant baudžiamąją atsakomybę yra itin svarbu išskirti sąlyginį autonominį vairavimą (3 lygio) ir aukšto lygio autonominį vairavimą (4 lygis) dėl papildomų probleminių klausimų skirtumų ir šiandieninio aktualumo. Atsižvelgiant į tai, žemiau esančioje lentelėje (lentelėje Nr. 2), pirmu, antru, trečiu ir ketvirtu numeriu išskirtos probleminės sritys, kurių pagalba bus analizuojamas baudžiamosios atsakomybės paskirstymas vairuojant skirtingo autonomiškumo lygio autonominius automobilius, bei baudžiamoji atsakomybė vairuojant autonominį automobilį esant neblaiviam.

2 lentelė. Baudžiamosios atsakomybės paskirstymas ir pagrindinės problematikos.

	5 lygio autonominis automobilis		3 arba 4 lygio autonominis automobilis	
	Vairavimo funkciją atlieka žmogus	Vairavimo funkciją atlieka autonominis automobilis	Vairavimo funkciją atlieka žmogus	Vairavimo funkciją atlieka autonominis automobilis
Baudžiamoji atsakomybė už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus	Vairuotojas	Problematika Nr. 1.	Vairuotojas	Problematika Nr. 2.
Baudžiamoji atsakomybė už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus, kai vairuoja neblaivus asmuo ir Baudžiamoji atsakomybė už transporto priemonių vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo	Vairuotojas	Problematika Nr. 3.	Vairuotojas	Problematika Nr. 4.

Šaltinis: Sudaryta autoriaus

4.1. Problematika Nr. 1. – Baudžiamoji atsakomybė ir 5 lygio autonominis automobilis

Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas (toliau - BK) nereglamentuoja baudžiamosios atsakomybės už tas nusikalstamas veikas, kurios gali būti padarytos programinei įrangai vairuojant autonominį automobilį. Todėl eismo įvykio metu, atsakomybės klausimas būtų nagrinėjamas pagal BK 39 skyrių, kuris numato nusikaltimus ir baudžiamuosius nusižengimus transporto eismo saugumui. Kaip ir aptarta anksčiau, Lietuvos Respublikoje

vis dar nėra aiškus 5 lygio autonominio automobilio reglamentavimas, nes Saugaus eismo įstatyme savaeigių automobilių dalyvavimas viešajame eisme yra sąlygotas neapribota galimybe žmogui tiesiogiai ar nuotoliniu būdu, bet kuriuo metu, perimti valdymą (European Committee on Crime Problems..., 2018). Nepaisant to, manytina, jog ateityje ir 5 autonomiškumo lygio automobiliai bus prieinami komercinėje prekyboje, todėl Lietuvos Respublikos įstatymų leidėjas, norėdamas neatsilikti nuo pasaulinių tendencijų privalės keisti reguliavimą ir požiūrį į autonominių automobilių eksploatavimą keliuose. Pavyzdžiui, Kinijos Liaudies Respublikos pramonės ir informacinių technologijų ministerija, kartu su automobilių inžinierių draugija išleido ateities vizijos planą, kuriame numatoma, kad Kinijos Liaudies Respublika tikisi, jog 2030 m. 10 procentų visų parduodamų automobilių bus 5 autonomiškumo lygio (Legal Issues Related to the Development..., 2017). Izraelis jau daugiau nei 6 metus keičia reguliavimą bei infrastruktūrą, tikslu pritraukti investuotojus iš viso pasaulio bei tapti pasauliniu lyderiu autonominių automobilių gamyboje, testavime ir naudojime (Autonomous Vehicle Policy Framework..., 2020). Todėl, atsižvelgiant į ateities perspektyvas, privalu išanalizuoti dabartinės baudžiamosios atsakomybės pritaikymo galimybes 5 autonomiškumo lygio automobiliams.

BK 281 str. numato baudžiamąją atsakomybę už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus. Pagrindinis šios nusikalstamos veikos objektas – kelių transporto eismo saugumas, kuris pažeidžiamas tada, kai nepaisoma kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių, kurios yra įtvirtintos įvairiuose teisės aktuose (Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso komentaras, 2010, p. 429-435). BK 281 str. numatytų veikų požymiai įtvirtinti blanketinėje dispozicijoje, todėl atskleidžiant jų turinį privalu remtis teisės aktais, galiojančiais greta baudžiamojo įstatymo ir reglamentuojančiais įvairaus pobūdžio kelių eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles. Papildomu objektu laikoma žmogaus gyvybė, sveikata ir nuosavybė. Šios nusikalstamos veikos sudėtis yra materialinė, todėl šių pažeidimų sukelti padariniai – didelė turtinė žala, nesunkus bei sunkus nukentėjusiojo sveikatos sutrikdymas ar jo žūtis – laikytini esminiu kriterijumi, pagal kurį šis nusikaltimas atribojamas nuo kelių eismo taisyklių pažeidimų, už kuriuos taikoma administracinė atsakomybė (Teismų praktikos kelių transporto eismo..., 2009). Objektiviają pusę apibūdina transporto priemonės vairavimas, pažeidžiant kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, kuomet dėl šio pažeidimo įvyko eismo įvykis, kuris sukėlė tam tikrus padarinius.

Analizuojant šios nusikalstamos veikos objektyviają pusę matomos penkios esminės sudedamosios dalys, kurių visuma leidžia veiką traktuoti pagal BK 281 str., t. y.: 1) transporto priemonė; 2) vairavimas; 3) saugumo ar taisyklių pažeidimas; 4) eismo įvykis; 5) padariniai. BK 281 str. 9 d. numato, jog kelių transporto priemonės yra visų rūšių automobiliai, traktoriai, kitos savaeigės mašinos, troleibusai, motociklai ir kitos mechaninės transporto priemonės. Transporto priemonių sąrašas nėra baigtinis, nes į jį įtrauktos sąvokos „kitos mechaninės transporto priemonės“ ir „kitos savaeigės mašinos“, todėl galima daryti išvadą, jog autonominiai automobiliai patektų po „kitų mechaninių transporto priemonių“ sąvoka. Nagrinėjamos nusikalstamos veikos subjektu laikomas asmuo, vairuojantis BK 281 str. 9 d. numatytas transporto priemones, todėl transporto priemonės vairavimo, kaip nusikaltimo padarymo būdo, įtraukimas į nusikaltimo sudėtį eliminuoja galimybę pagal BK 281 str. patraukti baudžiamojon atsakomybėn eismo dalyvius, kurie pažeidžia kelių transporto eismo saugumo taisykles bei sukelia baudžiamajame įstatyme numatytus padarinius nevairuodami transporto priemonės. Atsižvelgiant į tai, asmuo, autonominiam automobiliui atliekant vairavimo funkciją, nebūtų tinkamas subjektas taikyti BK 281 str., nes asmuo negali perimti vairavimo bet kuriuo metu dėl autonominiam automobiliui suteiktos galimybės atidėti asmens prašymą. Apskritai, baudžiamosios atsakomybės perkėlimas asmeniui, kuomet penkto autonomiškumo lygio automobilis atlieka vairavimo funkciją būtų neproporcingas. Reguliavimo klausimas yra ypatingai sunkus ir kompliktuotas, todėl yra svarbu užtikrinti visuomenės interesą, kad nebūtų pažeista viešoji tvarka. Europos Žmogaus Teisių Teismas taip pat pabrėžia, jog Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijai būdingas sąžiningos pusiausvyros ieškojimas tarp bendro visuomenės intereso reikalavimų ir asmens pagrindinių teisių apsaugos (Soering v. the United Kingdom..., 1989). Dar vienas objektyviosios pusės bruožas – taisyklių pažeidimas. BK 281 str. nurodytos veikos, kuriomis pažeidžiamos kelių transporto eismo saugumo taisyklės (pvz., leistino greičio viršijimas, išvažiavimas į priešingą eismo juostą, važiavimo eiliškumo sankryžose nesilaikymas, netinkamas lenkimas arba manevravimas kelyje, įvairių kelio ženklų ir nuorodų nesilaikymas) ir (ar) transporto priemonių eksploatavimo taisyklės (pvz., techniškai netvarkingų transporto priemonių eksploatavimas, keleivių pervežimas kelių transporto priemonėmis, kurios neturi jų pervežimui pritaikytų įrengimų) (Teismų praktikos kelių transporto eismo..., 2009). Norint taikyti BK 281 str., šių taisyklių pažeidimo pasekmėje turi kilti eismo įvykis, kuris sukeltų tam tikrus padarinius. Saugaus eismo įstatymas nustato, jog

eismo įvykis, tai įvykis kelyje, viešojoje arba privačiojoje teritorijoje, kai judant transporto priemonei žūsta ar sužeidžiami žmonės, sugadinama ar apgadinama bent viena transporto priemonė, kroviny, kelias, jo statiniai ar bet koks kitas įvykio vietoje esantis turtas (Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių..., 2001). Tuo tarpu BK 281 str. numatyti konkretūs padariniai, kurie užtraukia baudžiamąją atsakomybę: a) nesunkus arba sunkus sveikatos sutrikdymas, kuris nustatomas pagal Sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklės (Įsakymas dėl Sveikatos sutrikdymo masto..., 2003); b) asmens žūtis, nepriklausomai nuo to, ar nukentėjusysis mirė tuoj po eismo įvykio, ar praėjus kuriam laikui, taip pat nepriklausomai nuo jam suteiktos medicininės pagalbos laiko bei efektyvumo; c) turtinė žala, kuria pripažįstamas nukentėjusio asmens turto sunaikinimas arba sugadinimas eismo įvykio metu (aplinkybė, kad vėliau nukentėjusiajam padaryta žala buvo atlyginta reikšmės neturi) (Teismų praktikos kelių transporto eismo..., 2009). Subjektyvioji šios nusikalstamos veikos pusė atsiskleidžia 7 d., kurioje nustatoma, jog BK 281 str. taikomas tik tais atvejais, kai veikos padarytos dėl neatsargumo. Todėl įrodinėtinas šių nusikaltimų sudėties požymis yra neatsargi kaltė ir jos turinys. Teismų praktikoje yra buvę tyčinės ir neatsargios kaltės atribojimo problemų, kai nusikalstama veika padaroma vairuojant transporto priemonę. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas teigia, kad neatsargios ir tyčinės kaltės atribojimas, tai pavojingo nusikalstamos veikos pobūdžio suvokimas. Kai kaltininkas suvokia, kad jis savo veika kėsina į įstatymo saugomas vertybes ir ši veika tiek pavojinga, jog gali sukelti sunkius padarinius, o aplinkybių, neleidžiančių kilti tokiems padariniams, kaltininkas iš esmės nenumato arba apie tai net negalvoja, o padariniai labai tikėtini, realūs ar net neišvengiami, tokiu atveju kaltininkas supranta, kad savo veikimu pradeda priežastingumo ryšį, vedantį prie padarinių (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. gruodžio 22 d. nutartis baudžiamojoje byloje). Jeigu vairuodamas transporto priemonę ir pažeisdamas taisyklės asmuo numato, kad dėl jo veikos kils baudžiamajame įstatyme numatyti padariniai, ir to siekia (arba nors padarinių nesiekia, bet sąmoningai leidžia jiems kilti), konstatuojama, kad nusikaltimas padarytas tiesiogine (arba netiesiogine) tyčia, todėl pagal BK 281 str. nekvalifikuojamas (Teismų praktikos kelių transporto eismo..., 2009). Autonominiam automobiliui atliekant vairavimo funkciją kaltė neturėtų būti siejama su asmeniu, nes nei tyčia, nei neatsargumu asmuo nebandė ir negalėjo padaryti kelių eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo dėl kurio kilo eismo įvykis. Atsižvelgiant į tai, jog kaltė siejama su žmonėmis būdingomis savybėmis – mąstymu, protine veikla, psichine būseną

(Laskevičiūtė, 2008), autonominio automobilio programinė įranga nors ir geba pati priimti sprendimus bei suvokti esamą situaciją, ji savo veiksams negali suteikti emocinės būsenos, tyčinio siekimo veikti vienaip ar kitaip. Komentuojamo nusikaltimo subjektas yra pakaltinamas, sulaukęs 16 metų fizinis asmuo, vairuojantis BK 281 str. 9 d. nurodytas transporto priemones, nepriklausomai ar eismo įvykio metu jis turėjo teisę jas vairuoti (Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso komentaras, 2010, p. 429-435). Kaip matoma, dabartinis nusikalstamos veikos subjektas yra netinkamas kuomet vairavimo funkcija yra perduota autonominiam automobiliui, o sėdintis asmuo negali įsiterpti į automobilio valdymą. Europos Komisija pažymi, jog naudojant tradicines transporto priemones, individualus asmuo, kuris atlieka vairavimo funkciją, yra tinkamiausias subjektas sprendžiant žalos atlyginimo klausimą. Nepriklausomai nuo to ar žala kilo dėl neatsargumo, aplaidumo ar dėl tyčios, asmuo yra laikomas tuo subjektu, kuris turėjo didžiausią rizikos kontrolę nusprendamas kada, kur ir kaip naudoti, prižiūrėti ar taisyti automobilį. Tačiau dabar, kai šiuolaikinės autonominės transporto priemonės individualus savininkas gali nuspręsti tik ar naudoti tokį automobilį ar ne, taip pat įvesti kelionės tikslą, o visus kitus sprendimus (maršrutą, greitį ir pan.) priima algoritmai, kuriuos suprogramuoja autonominių automobilių gamintojas, gamintojas taip pat turi būti atsakingas už transporto priemonės priežiūrą ir veikimo galimybes. Todėl gamintojas, didžiąja dalimi gali būti daug tinkamesnis atsakingas subjektas už kilusią žalą (Liability for Artificial Intelligence..., 2019). Pavyzdžiui, Slovėnijoje šiuo metu yra rengiami Kelių eismo taisyklių įstatymo pakeitimai susiję su autonominių automobilių bandymais viešajame eisme. Pakeitimai numato, jog gamintojas privalės apdrausti autonominius automobilius specialiu jiems skirtu draudimu. Pažymima, jog ir saugos vairuotojas turi būti apdraustas. Todėl būtų galima daryti prielaidą, jog vienas iš atsakomybės paskirstymo būdų gali būti draudimo įmonės žalos atlyginimas nukentėjusiajam, o tada autonominio automobilio ir saugos vairuotojo draudikas regreso teise žalos atlyginimą atgautų iš vairavimo funkciją eismo įvykio metu atlikusio subjekto (turint omenyje, jog žalos atlyginimas galimas pinigine bauda) (European Committee on crime problems..., 2019). Nagrinėjama BK 281 str. dispozicija nenumato baudžiamosios atsakomybės juridiniam asmeniui, o BK 20 str. 1 d. nustato, jog juridinis asmuo atsako tik už nusikalstamas veikas, už kurių padarymą šio kodekso specialiojoje dalyje numatyta juridinio asmens atsakomybė. Todėl šiuo metu, pagal galiojančią BK 281 str. redakciją, gamintojas negalėtų būti atsakingu subjektu. Nepaisant to, net jeigu šis straipsnis būtų praplėstas 10-ąja

dalimi, BK juridinio asmens atsakomybę apriboja juridinio asmens baudžiamajai atsakomybei kilti būtinų sąlygų visuma, kuri nustatyta BK 20 str. Juridinis asmuo atsako tik už tas nusikalstamas veikas ir tik tuo atveju, jeigu nusikalstamą veiką padarė fizinis asmuo, kuris eina vadovaujamas pareigas ir turi teisę atstovauti juridiniam asmeniui ar priimti sprendimus jo vardu arba gali kontroliuoti jo veiklą, ir šis fizinis asmuo nusikalstamą veiką padaro juridinio asmens naudai arba interesais, veikdamas individualiai ar juridinio asmens vardu (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2018 m. kovo 13 d. nutartis baudžiamojoje byloje). Kaip matoma, juridinio asmens atsakomybė be fizinio asmens veiksmų šiuo metu nėra įmanoma. Tai sudaro pirmąją prielaidą, jog norint autonominio automobilio kūrėjams perduoti baudžiamąją atsakomybę už jų sukurtos sistemos defektą, kuris tapo žalos atsiradimo priežastimi, šis institutas turėtų būti išplėstas. Praplėtimas turėtų suteikti galimybę taikyti baudžiamąją atsakomybę juridiniam asmeniui be fizinio asmens veiksmų. Antroji probleminė sąlyga – veikimas juridinio asmens naudai arba interesais. Juridinio asmens naudai reiškia, jog kaltininko – fizinio asmens – nusikalstama veika turi būti siekiama naudos jo atstovaujama, kontroliuojama ar pan. juridiniam asmeniui. Tuo tarpu „intereso“ sąvoka, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nuomone, yra platesnė nei „naudos“ sąvoka ir gali apimti pastarąją (Teisės viršenybės link, 2019, p. 15-19). Nepaisant šių sąlygų aprėpties, galima daryti išvadą, jog juridinio asmens baudžiamosios atsakomybės institutas turėtų būti atribotas ne tik nuo fizinio asmens veiksmų, bet ir nuo veiksmų priežastinio ryšio, t. y. nuo siekio gauti naudos.

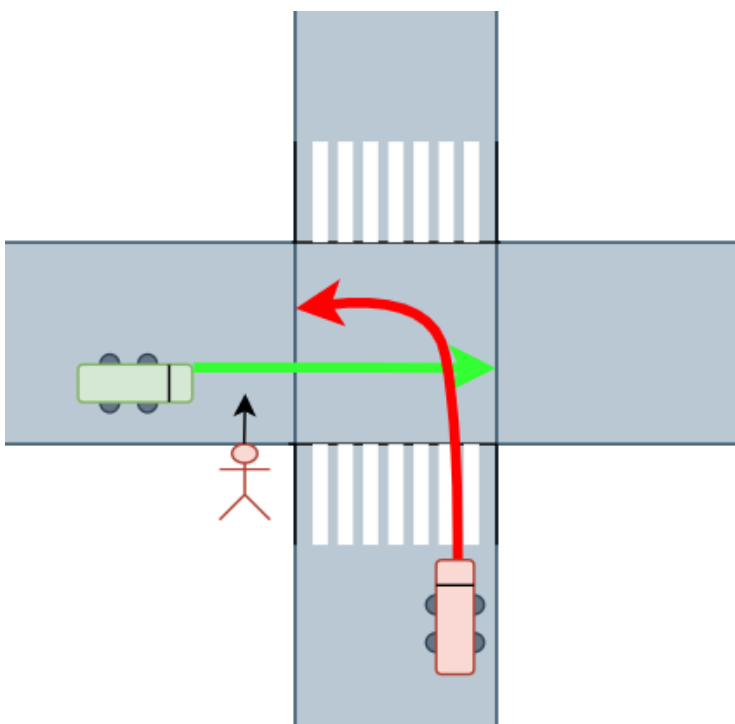
Apibendrinant, pažeidus kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisykles, dėl kurių kilo eismo įvykis, kurio metu 5 autonomiškumo lygio automobilis atliko vairavimo funkciją, ir sukėlė BK 281 str. numatytus padarinius, dabartinis reguliavimas nebūtų tinkamas ir galimas taikyti. Tokia situacija susidaro dėl neįtvirtintos autonominės vairavimo funkcijos atlikimo, kurio metu vairavimas būtų atliekamas ne fizinio asmens, t. y. vairuotojo, o dirbtinio intelekto (programinės įrangos). Nepaisant to, įtvirtinus negyvo subjekto galimybę vairuoti, vis dar aktualia problema išlieka juridinio asmens instituto apribojimas fizinio asmens veiksmais ir tikslu.

4.2. Problematika Nr. 2. – Baudžiamoji atsakomybė ir 3-4 lygio autonominis automobilis

Autonominiai automobiliai daugumai žmonių vis dar kelia nepasitikėjimą ir abejones dėl jų galimybių. Kaip ir aptarta aukščiau, tiek gamintojai, tiek įstatymų leidėjai yra linkę manyti, jog žmogus, sėdintis autonominiame automobilyje ir pastebėjęs ar nujausdamas grėsmę turi perimti vairavimą ir automobilio valdymą, ir taip išvengti eismo įvykio ar kelių eismo taisyklių pažeidimo. Tokia pozicija išsakoma ir Saugaus eismo įstatymo 20 str. 4 d. „Savivaldžio automobilio valdytojas privalo užtikrinti saugų savivaldžio automobilio dalyvavimą viešajame eisme.“. Tokia nuomonė gali sudaryti įspūdį, jog autonominio automobilio gebėjimai yra labiau riboti už eilinio vairuotojo gebėjimus valdyti transporto priemonę. Nepaisant anksčiau aprašytų faktų, tokių kaip žmogaus klaidos dažnumas, žmogaus pažeidžiamumas ir reakcija, būtų galima pabrėžti ir kitus faktorius, kurie turėtų mažinti nepasitikėjimą autonominiais automobiliais. VĮ „Regitra“ teorinio egzamino baziniuose klausimuose, asmenims siekiantiems įgyti teisę vairuoti B kategorijos transporto priemonės, yra įtrauktas klausimas: „Kas turi įtakos dėmesio sumažėjimui vairuojant?“, kaip teisingi atsakymo variantai turėtų būti žymimi „1. Kalbėjimas mobiliuoju telefonu (net ir naudojant laisvų rankų įrangą); 2. Įdomios radijo laidos; 3. Aktyvios diskusijos su keleiviais; 4. Stiprios teigiamos ir neigiamos emocijos (pvz.: džiaugsmas, pyktis, neapykanta)“. Iš to galime padaryti prielaidą, kad vairuotojo teisę suteikiantis subjektas nėra linkęs taip stipriai pervertinti žmogaus gebėjimų vairavimo procese ir stengiamasi pabrėžti žmogaus jautrumą aplinkybėms. Kitas, pakankamai akivaizdus skirtumas tarp vairuotojo – fizinio asmens, ir autonominio automobilio – programinės įrangos, atmintis ir gebėjimas apdoroti informaciją. Lietuvos Respublikoje teisė vairuoti B kategorijos transporto priemonę yra suteikiama nuo 18 metų. Jeigu asmuo tinkamu laiku keičia vairuotojo pažymėjimą ir nėra padaręs jokių nusižengimų, dėl kurių būtų tekę perlaikyti vairavimo teises ar išklaustyti papildomus kursus, be bendrosios pareigos žinoti kelių eismo taisykles, vairuotojas nėra įpareigojamas niekaip jas atnaujinti ar patikrinti egzamino metu. Todėl manytina, kad tam tikras taisyklių žinojimas gali suprastėti, ir kasdien nesutinkamos situacijos gali tapti visiškai nežinomos ar nesuprantamos. Pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos kelių eismo taisyklėse (toliau – KET), 6 skyrius, 42 str. nurodo, jog „Į kitą važiuojamosios dalies pusę pėstieji privalo eiti tik pėsčiųjų (taip pat požeminėmis ir esančiomis virš kelio) perėjomis, o kur jų nėra, – sankryžose pagal šaligatvių arba kelkraščių liniją. Pėstieji neturi peržengti perėjos ribų. Kai matomumo zonoje

perėjos ar sankryžos nėra, leidžiama eiti stačiu kampu į abi puses gerai apžvelgiamose vietose, tačiau tik įsitikinus, kad eiti saugu. <...>“, o 5 skyriaus 27 str. nustato, jog „Įvažiuodamas į kelią iš esančių šalia jo teritorijų, išvažiuodamas iš kelio į šalia jo esančias teritorijas, vairuotojas privalo praleisti pėsčiąjį, kurio judėjimo kryptį jis kerta, o sukdamas į dešinę ar į kairę sankryžose – į jo važiavimo krypties bet kurią eismo juostą įžengusį, žengiantį arba prieš pat eismo juostą (važiuojamosios dalies kraštą) stovintį ir laukiantį galimybės įžengti pėsčiąjį. Kai sukama į kelią su viena eismo juosta kiekviena kryptimi, vairuotojas privalo praleisti į bet kurią eismo juostą įžengusį, žengiantį arba prieš pat eismo juostą (važiuojamosios dalies kraštą) stovintį ir laukiantį galimybės įžengti pėsčiąjį. Vairuotojas visais atvejais privalo duoti kelią pėsčiajam važiuodamas atbulas.“ (Kelių eismo taisyklės..., 2014). Atsižvelgiant į šias taisykles, žemiau esančiame 3 paveiksle esantis žalias automobilis neturi pareigos praleisti pėsčiojo stovinčio kelkraštyje, tačiau raudonasis automobilis sukdamas į kairę privalo sustoti ir praleisti dar į sankryžą neįėjusį (stovintį) asmenį.

3 Paveikslas.



Šaltinis: Sudaryta autoriaus.

Tai tik vienas pavyzdys, kuris gali parodyti, jog ilgainiui vairavimo įgūdžiai ir žinios gali prastėti, taip pat turbūt retas vairuotojas stebi KET pakeitimus ir domisi naujovėmis.

Autonominis automobilis, kitaip nei žmogus, ne tik žino ir privalo laikytis naujausių taisyklių, tačiau visos prieš tai buvusios situacijos (įgūdžiai) išlieka atmintyje, kartu kaupiant patirtį ne tik konkretaus autonominio automobilio, o visų viešajame eisme dalyvaujančių autonominių automobilių. Nepaisant privalumų, kurie matomi autonominių automobilių plačiame naudojime, norint pabrėžti šiandieninį autonominių automobilių baudžiamosios atsakomybės klausimo aktualumą, privalu aptarti 3 ar 4 autonomiškumo lygio automobilius. Aukščiau aptarta 5 autonomiškumo lygio automobilio baudžiamosios atsakomybės analizė padeda suprasti koks baudžiamosios atsakomybės vertinimas turėtų būti vairavimo funkciją atliekant autonominiam automobiliui, taip pat iš BK 281 str. nusikalstamos veikos sudėties matoma kaip baudžiamoji atsakomybė kyla fiziniam asmeniui (vairuotojui). Atsižvelgiant į tai, toliau bus aptariama dar viena atribojimo problematika naudojant 3 – 4 lygio autonominius automobilius. Kai eismo įvykis yra susijęs su 3 – 4 autonomiškumo lygio automobiliu (toliau - pusiau autonominis automobilis), kaltės paskirstymas tarp vairuotojo ir programinės sistemos gali būti labai sudėtingas. Šiuo metu daugumoje valstybių svarbus dėmesys skiriamas pusiau autonominio automobilio savęs stebėjimo funkcijai, kurios pagalba galima nustatyti, kas atliko vairavimo funkciją eismo įvykio metu. Nepaisant to, jei vairavimo funkcija perduota pusiau autonominiam automobiliui ir įvyksta eismo įvykis, fiziniam asmeniui (vairuotojui) gali kilti baudžiamoji atsakomybė, nes jis yra įpareigotas stebėti pusiau autonominį automobilį bei eismą visos kelionės metu. Matoma, jog žmogaus klaidos faktorius tokiose situacijose yra labai tikėtinas, nes asmenys neatlikdami vairavimo funkcijos tampa išsiblaškę, atlieka pašalinius veiksmus, gali nepamatyti ar nesureaguoti į pavojingą situaciją, o net ir pamatę gali neturėti pakankamai įgūdžių greitai išspręsti susidariusios pavojingos situacijos. Ši problema aktuali ne tik tuo metu, kai asmuo (ne)pastebi pavojaus, bet ir tuo metu, kada pusiau autonominis automobilis praneša apie prašymą perimti vairavimą. Todėl taikant 3 ir 4 lygio automatizavimą, tikslus skirtumas tarp to, kada vairuotojas yra laikomas atsakingu, o kada ne, turėtų būti tiksliai apibrėžta įstatymuose. Minėta savęs stebėjimo funkcija yra labai svarbi atsakomybės klausimui išspręsti, tačiau net išsiaiškinus kas buvo atsakingas už vairavimo funkciją yra labai sunku įvertinti ar pusiau autonominio automobilio programinė sistema neteisingai suveikė ir nepranešė apie pavojingą situaciją, ar fizinis asmuo buvo tiek išsiblaškęs vairavimo metu, jog nesugebėjo sureaguoti į situaciją (Legal aspects of “autonomous” vehicles, 2020). CDPC galimybių tyrimas parodė, jog nepriklausomai nuo to, ar valstybės narės priėmė specialius

dirbtinio intelekto ir baudžiamosios teisės reglamentus, ar ne, šalys paprastai yra įsitvirtinusios tradicinėse baudžiamosios atsakomybės režimų sampratose. Todėl dažniausia tendencija kuri buvo pastebėta, jog visa atsakomybė tenka vairuotojui. Šalys pritaria, jog baudžiamosios atsakomybės taikymas visais atvejais galimai yra nesąžiningas, ypač tais atvejais, kai eismo įvykis įvyksta pusiau autonominiam automobiliui atliekant vairavimo funkciją, o vairuotojas laikosi jam nustatytų reikalavimų, pareigų bei visų taisyklių (Feasibility study on a future Council..., 2020). Lietuvos Respublikoje tam tikra sąžiningumo atsvara galėtume laikyti BK 34 str. numatytą pateisinamos profesinės ar ūkinės rizikos institutą. Šiame straipsnyje numatoma, jog asmuo neatsako pagal BK už veiksmus, dėl kurių nors ir atsiranda baudžiamojo įstatymo numatytų padarinių, bet jie atlikti pateisinama profesine ar ūkine rizika visuomenei naudingam tikslui. Rizika laikoma pateisinama, jeigu padaryta veika atitinka šiuolaikinį mokslą ir techniką, o nurodyto tikslo nebuvo galima pasiekti nesusijusiais su rizika veiksmais ir rizikavęs asmuo ėmėsi būtinų saugumo priemonių, kad apsaugotų nuo žalos įstatymų saugomus interesus. Todėl tokiu atveju, kuomet pusiau autonominis automobilis netinkamai vykdo vairavimo funkcijas, o vairuotojas ėmėsi visų galimų veiksmų šiam įvykiui išvengti, vairuotojas neturėtų būti laikomas atsakingu už BK numatytus padarinius. Nepaisant to, šis institutas visuomet būtų įrodymų ir argumentų objektu, todėl jo platus naudojimas ateityje yra menkai įsivaizduojamas. Kitos šalys taip pat ieško atribojimo ir reguliavimo galimybių, kurios fiziniams asmenims suteiktų pasitikėjimo naujomis technologijomis, taip neprimetant perdėtos atsakomybės vairuotojams, tačiau sudarant protingas galimybes gamintojams plėsti savo veiklą. Pavyzdžiui Australija svarsto galimybę sukurti naują reguliavimo sankcijų sistemą, kuri pakeistų baudžiamąsias sankcijas už vairavimo pažeidimus, padarytus autonominiam automobiliui atliekant vairavimo funkciją, remiantis supratimu, kad baudžiamosios atsakomybės vienas iš tikslų - gamintojų ir vairuotojų bendradarbiavimas gerinant ir didinant saugumą keliuose (Autonomous Vehicle Policy Framework..., 2020).

Galima daryti išvadą, jog baudžiamosios atsakomybės klausimas pusiau autonominiams automobiliams yra sudėtingesnis, nei teoriškai nagrinėjant 5 autonomiškumo lygio automobilio atsakomybę. Atsirandantys vairavimo perdavimo ir perėmimo momentai bei vairuotojo pareiga stebėti pusiau autonominį automobilį ir eismą, taikant baudžiamąją atsakomybę atskleidžia dabartinio reguliavimo „moderniąsias“ spragas.

4.3. Problematika Nr. 3. – Baudžiamoji atsakomybė esant neblaiviam ir 5 lygio autonominis automobilis

Lietuvos Statistikos Departamento duomenimis 2020 m. buvo užfiksuoti 2872 eismo įvykiai, iš kurių 240 dėl neblaivių vairuotojų kaltės, kas sudaro beveik 8.36 % visų įvykių. Pastarojo dešimtmečio eismo įvykių dėl neblaivių vairuotojų kaltės vidurkis taip pat siekia beveik 8.07 % visų įvykusių eismo įvykių (Lietuvos Statistikos Departamentas..., 2021). Mokslininkai teigia, kad nėra nustatytas toks alkoholio koncentracijos kraujyje lygis, kuris neturėtų jokios įtakos asmens elgesiui ir gebėjimams, ir nėra tokios vairuotojų kategorijos, kurios neveiktų alkoholis. Specialistai, apžvelgę įvairių tyrimų rezultatus, teigia, kad net esant palyginti mažai alkoholio koncentracijai kraujyje įvyksta reikšmingi motorikos, jutimų bei suvokimo pokyčiai (Astrauskienė, Bulotaitė, 2011). Lietuvos Respublikoje alkoholio kontrolė yra vykdoma remiantis Lietuvos Respublikos alkoholio kontrolės įstatymu (toliau – AKĮ). Vienas minėto įstatymo tikslų yra mažinti bendrąjį alkoholio suvartojimą bei jo prieinamumą (Lietuvos Respublikos alkoholio kontrolės įstatymas, 1995). Atsižvelgiant į AKĮ išsikeltus tikslus, buvo pasitelktos atitinkamos priemonės mažinti alkoholio vartojimą: alkoholio pardavimui leistino laiko ribojimas bei minimalaus leistino amžiaus įsigyti alkoholių įvedimas (Kubilevičius, 2018). Nors šie ribojimai anot įstatymų leidėjo yra uždavinys įstatyme nustatyto tikslo siekime, nemaža dalis žmonių bei teisės srities atstovų kritikuoja ribojimais pagrįsta požiūrį. Pavyzdžiui E. Šileikio nuomone sprendimas riboti alkoholio pardavimo amžių asmenims iki 20 metų laviruoja ties diskriminacijos riba, kadangi pilnamečiai asmenys, pilnai atsakingi už save, gali pirkti nekilnojamą turtą, o alkoholinių gaminių – ne (Ar gintumėte Konstituciją?..., 2018). Nepaisant to, jog nesutarimų dėl alkoholio įsigijimo ribojimų žiniasklaidoje yra girdima nemažai, nuomonė apie neblaivius vairuotojus išlieka pakankamai konservatyvi ir stipriai reguliuojama. Kadangi alkoholis daro neigiamą įtaką asmens priimamiems sprendimams, vairuotojams nustatytas maksimalus kraujyje leistinas alkoholio kiekis. Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksas (toliau – ANK) yra įtvirtinęs, kad transporto priemonės vairuotojas, kurio kraujyje yra daugiau nei 0,4 promilės alkoholio, baudžiamas atitinkama bauda (kitose šalyse šis reguliavimas pakankamai panašus, varijuoja tarp 0 – 0,5 promilių, esminis skirtumas matomas tik Jungtinėje Karalystėje, maksimali riba – 0,8 promilės (Drink Driving Limits across Europe..., 2019)). Tačiau tam tikrų automobilių vairuotojai yra baudžiami, jeigu jų kraujyje yra rasta daugiau nei 0 promilės alkoholio. Nulio promilės įstatymas yra taikomas

taksi automobilių, pavojinguosius krovinius vežančių transporto priemonių vairuotojams, dėl savo veiklos specifikos, dėl kurios avarijos atveju, gali sukelti rimtesnių padarinių nei paprasto automobilio sukelta avarija (Kubilevičius, 2018). Siekdamas didinti eismo saugumą, taip pat užkirsti kelią neblaivių vairuotojų daromiems kelių eismo taisyklių pažeidimams, keliantiems itin didelį pavojų kitiems eismo dalyviams, ypač eismo įvykiams, kuriuose žūsta ar sužalojami žmonės, įstatymų leidėjas praplėtė BK 281 str. nusikalstamos veikos formuluotę (Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 281..., 2018). Šalia anksčiau aptarto BK 281 str., kurio 2, 4 ir 6 d. numato baudžiamąją atsakomybę asmenims, kurie būdami neblaivūs vairavo kelių transporto priemonę ir pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, dėl kurių kilo eismo įvykis, kurio pasekmėje kilo padariniai numatyti BK 281 str. 2, 3, 5 d., nuo 2017 m. sausio 1 d. įsigaliojo BK 281 straipsnio pakeitimai, kuriais už kelių transporto priemonės vairavimą arba praktinio vairavimo mokymą apsvaigus nuo alkoholio, kai vairuojančio ar vairuoti mokančio asmens kraujyje buvo daugiau negu 1,5 promilės alkoholio, nustatyta baudžiamoji atsakomybė.

Nusikalstamos veikos numatytos BK 281 str. 2, 4 ir 6 d. turi papildomą (nuo nagrinėtos anksčiau nusikalstamos veikos sudėties) subjekto būsenos požymį – apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų (Vilniaus apygardos teismo 2020 m. liepos 22 d. nutartis baudžiamojoje byloje). Laikoma, kad šio straipsnio numatytą veiką padaręs asmuo yra neblaivus, kai jam nustatytas 0,41 ir daugiau promilių neblaivumas arba kai jis vengė neblaivumo patikrinimo, arba vartojo alkoholį po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo (Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas, 2000). Pabrėžtina, kad alkoholio koncentracijos santykis (proporcijos) skirtingose žmogaus organizmo terpėse (iškvėptame ore ir kraujyje) yra žmogaus fiziologijos, o ne techninių matavimo priemonių dalykas. Žmogaus iškvėpto oro kaip terpės neblaivumui nustatyti metodas taikomas daugelyje pasaulio valstybių, kurių teisės aktuose draudžiamos alkoholio koncentracijos iškvėptame ore riba nurodama kartu su draudžiamos alkoholio koncentracijos kraujyje riba. Pagal tai, kokios yra nustatytos alkoholio kiekio skirtingose organizmo terpėse ribos, galima apskaičiuoti ir taikomą vadinamąjį BBR (angl. *Blood/Breath/Ratio*, liet. galėtų būti KKK – kraujas, kvėpavimas, koeficientas) alkoholio koncentracijos kriterijų (Teisės viršenybės link, 2019, p. 102-106).

2017 m. įsigaliojusioje BK 281 str. 7 d. įtvirtintas papildomas institutas, kuriame nustatyta, jog transporto priemonės neblaiviam (1.5 promilės ir daugiau) vairuotojui bus iš

karto taikoma baudžiamoji atsakomybė. Nepaisant to, jog šios pozicijos atsiradimas yra teigiamai vertinamas siekiant AKĮ numatytų tikslų, teismų praktika parodė, jog 7 d. turi netikslumų ir neatitinka teisės aktų aiškumo reikalavimų.

Visų pirma, BK 281 str. 7 d. nėra įtvirtinta padarinių požymio, o nusikalstamos veikos baigtinumas siejamas tik su tam tikrų veiksmų atlikimu ar jų vengimu, todėl konstatuotina, jog kitaip nei BK 281 str. 1 – 6 d., 7 d. atitinka ne materialiąją sudėtį, o formaliąją. Akcentuotina, kad remiantis BK reguliavimu, formaliosios sudėtys gali būti realizuojamos tik tiesiogine tyčia, priešingai nei materialiosios sudėtys, kurios gali būti realizuojamos tiek tiesiogine ar netiesiogine tyčios rūšimi, tiek neatsargia kaltės forma (Lietuvos Respublikos Seimo teisės..., 2018). Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, nutartyje nurodo, kad negalima laikyti, jog veika, numatyta BK 281 str. 7 d., buvo padaryta neatsargia kaltės forma situacijose, kai nuteistasis prieš vairuodamas automobilį jautėsi gerai ar negalėjo žinoti, kad jo apsvaigimas nuo alkoholio yra didesnis nei 1,5 promilės. Esant kraujyje tokiam kiekiui alkoholio, asmuo negali jaustis taip, kaip būdamas blaivus ar esant įstatymo leistinam apsvaigimui nuo alkoholio (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. gruodžio 20 d. nutartis baudžiamojoje byloje). Todėl manoma, jog teisingam reglamentavimui reikalinga atskirti 7 dalyje numatytą veiką ir išdėstyti ją naujame straipsnyje, kuriame turėtų būti nurodyta, jog veikos sudėtis yra formali, tačiau gali būti atlikta ir neatsargumu (Dėl Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso..., 2018). Atsižvelgiant į tai, 2019 m. sausio 11 d. įsigaliojo BK 281¹ str. Atkreiptinas dėmesys, jog BK 281¹ str. 1 d. numatyta veika gali būti kvalifikuojama tik tais atvejais, kuomet nėra kitų sudėties požymių numatytų BK 281 str. 2, 4, 6 d. Aktualių veikų kaip sutapties kvalifikavimas keltų grėsmę dėl dvigubo nubaudo už tą pačią veiką, nes būtų sudarytos prielaidos pažeisti konstitucinį principą, draudžiantį asmens dvigubą nubaudimą už tą patį nusikaltimą (Lietuvos Respublikos Konstitucija, 1992). Kasacinis teismas taip pat yra išaiškinęs, jog kiekvienu atveju skiriant bausmę pagal BK 281 str. 2, 4, 6 d. atsižvelgiama ir į neblaivumo laipsnį, todėl veikų (BK 281 str. 2, 4, 6 d. ir BK 281¹ str. 1 d.) kvalifikavimas pagal sutaptį sukeltų dvigubo nubaudo padarinius (Klaipėdos apygardos teismo 2021 m. sausio 14 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje). Apibendrinant, jeigu asmuo buvo neblaivus (1,51 ir daugiau promilių), atsitikus padariniams jis už veiką dėl tokio neblaivumo atskirai nebaudžiamas, nes 281 str. 2, 4 arba 6 d. apima šią veiką.

Visų antra, anksčiau galiojusioje BK 281str. 7 d. buvo matomas dviejų sąvokų supriešinimas, kuomet subjekto būseną nurodoma „apsvaigus nuo alkoholio“. Pastebėtina,

kad apsvaigimą gali sukelti tiek narkotinės ar psichotropinės medžiagos, tiek ir alkoholis. Dėl to „apsvaigimo“ sąvoka, aiškinant lingvistiškai ir santykyje su BK reguliavimu, turėtų apimti tiek apsvaigimą nuo narkotinių ar psichotropinių medžiagų, tiek ir apsvaigimą nuo alkoholio (t. y. neblaivumą). Nepaisant to, įstatymų leidėjas įvertino, jog apsvaigimas, skirtingai nei neblaivumas (lengvas, vidutinis, sunkus), neišskiriamas pagal jo sunkumą, t. y. konstatuojama tik ar asmuo yra apsvaigęs, ar ne. Todėl, nors vairavimas apsvaigus nuo narkotikų ar psichotropinių medžiagų nėra mažiau pavojingas, skirtingai nuo neblaivumo, už vairavimą apsvaigus taikoma vienoda atsakomybė tiek „nežymiai“ apsvaigusiems nuo narkotinių medžiagų, tiek ir „sunkiai“ apsvaigusiems. Atsižvelgiant į tai, įstatymų leidėjas palieka aiškų reguliavimą, jog pagal BK 281¹ str. 1 d. atsako tik neblaivūs asmenys, o už BK 281 str. numatytas veikas neblaivūs ir apsvaigę nuo narkotikų ar psichotropinių medžiagų.

Visų trečia, svarstyтина, ar už vienkartinį – afektinį neblaivumo patikrinimo vengimą, kuris gali būti nulemtas streso, šoko, baimės ir pan., yra tikslingas baudžiamosios atsakomybės taikymas. Keltina prielaida, kad pareigūnas ar kitas teisės taikytojas „vengimo“ terminą gali traktuoti itin formaliai, o toks šios sudėties požymio taikymas, gali neatitikti veikos pavojingumui ar kelti abejonę dėl atitikimo proporcingumo ir protingumo principams. Teismų praktikoje pripažįstama, kad neblaivumo patikrinimo vengimas – tai atvejai, kai dėl asmens sąmoningos veikos nebuvo galimybių patikrinti jo neblaivumo, o konstatuojant, kad asmens veika kvalifikuojama kaip vengimas patikrinti neblaivumą, pakanka nustatyti, jog asmuo išreiškė savo valią neblaivumo nesitikrinti, kai buvo galimybės tokį patikrinimą atlikti (Lietuvos Respublikos Seimo teisės..., 2018). Taip pat, Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime Dėl Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklių, 6.2. punkte numatyta, jog pareigūnai transporto priemonės vairuotojui prieš jį tikrindami ar pristatydami į asmens sveikatos priežiūros įstaigą, žodžiu paaiškina jam atsisakymo tikrintis arba atlikti medicininę apžiūrą teisinius padarinius.

Atsižvelgiant į aptartas buvusio reglamentavimo problematikas, šiuo metu BK 281¹ str. 1 d. numatoma, kad baudžiamoji atsakomybė kyla asmeniui, kuris vairavo motorinę transporto priemonę, traktorių ar savaeigę mašiną arba mokė praktinio vairavimo būdamas neblaivus, kai jam nustatytas 1,51 ir daugiau promilių neblaivumas, arba vengė neblaivumo patikrinimo, kai jam buvo nustatyti neblaivumo požymiai, arba vartojo alkoholį po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo ir jam nustatytas 1,51 ir daugiau promilių neblaivumas. Nusikalstamos veikos objektu laikomas kelių transporto eismo saugumas, kuris pažeidžiamas

kuomet vairuotojas nesilaiko Saugaus eismo įstatyme nustatytos pareigos vairuotojui - vairuoti motorinę transporto priemonę, traktorių, savaeigę mašiną asmenims, tik turint šią teisę, bei būti blaiviam, neapsvaigusiam nuo psichiką veikiančių medžiagų. Objektinio nusikalstamos veikos pusė pasireiškia per alternatyvias veikas: a) vairavo motorinę transporto priemonę, traktorių ar savaeigę mašiną būdamas neblaivus; b) mokė praktinio vairavimo būdamas neblaivus; c) vengė neblaivumo patikrinimo, kai jam buvo nustatyti neblaivumo požymiai; d) vartojo alkoholį po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo. Diskusijų kelia neblaivumo patikrinimo institutas, kai asmeniui nustatyti neblaivumo požymiai. Kaip ir aptarta aukščiau asmuo privalo pareikšti, jog nesutinka tikrinti neblaivumo, pareigūnas pranešti apie šio nesutikimo padarinius, tačiau neblaivumo požymiai – vertinamasis objektas. Praktikoje laikoma, jog požymiai galėtų būti stiprus iš burnos sklindantis alkoholio kvapas, nerišli kalba, nekoordinuoti judesiai, sutrikusi eisena, sustabdytas patikrinimui dėl to, kad pavojingai manevravo ir pan. (Teisės viršenybės link, 2019, p. 102-106). Subjektyvusis požymis, išsiskiriantis nuo BK 281 str. numatytų veikų, jog atliekamas tyčia ir neatsargumu. Nagrinėjant nusikalstamos veikos taikymą autonominiams automobiliams Saugaus eismo įstatymo 2 str. 36 d. nustatyta, jog motorinė transporto priemonė yra variklį turinti transporto priemonė, išskyrus skirtas judėti ne keliais bėgines transporto priemones, traktorius ir savaeiges mašinas. Todėl matoma, jog autonominis automobilis galėtų būti laikomas transporto priemone, todėl formaliai ši nusikalstama veika galėtų būti taikoma vairuojant autonominį automobilį. Nepaisant to, vairavimo funkciją perdavus 5 autonomiškumo lygio automobiliui, ši veika tampa beprasmė dėl to, jog nusikalstama veika gali būti padaroma tik specialiojo subjekto – neblaivaus asmens (vairuotojo). Į Saugaus eismo įstatymą neperkeltoje nuostatoje nurodyta, jog asmenys savivaldžių automobilių bandymų metu yra prilyginami vairuotojams, tačiau savivaldžio automobilio sąvoka neapima 5 autonomiškumo lygio automobilių. Todėl tolimesnio teorinio reguliavimo seka turėtų nurodyti, jog atsižvelgiant į tai, kad asmuo fiziškai negali įsiterpti į jokią autonominio automobilio vairavimo funkcija, būtų netinkama laikyti, jog asmuo, sėdintis automobilyje, kuriam nustatytas 1,51 ir daugiau promilių neblaivumas yra baudžiamosios atsakomybės subjektas. Baudžiamosios atsakomybės netaikymo pavyzdžiu galime laikyti tai, jog asmuo būdamas neblaivus, gali perduoti vairavimo funkciją blaiviam, vairuotojo teises turinčiam asmeniui, todėl perdavimas programinei įrangai atlikti vairavimo funkciją turėtų būti tapatus. Asmuo galėtų atsakyti tik pagal ANK 484 str., kuriame

numatoma, jog alkoholinių gėrimų gėrimas viešosiose vietose arba neblaivaus asmens pasirodymas viešosiose vietose užtraukia straipsnyje numatytas baudas. Teismų praktika numato, jog viešoji vieta – tai viešoji erdvė, į kurią turi teisę patekti kiti asmenys ir kurioje būnant asmeniui keliami tam tikri elgesio reikalavimai, o būtent gerbti ir nepažeisti kitų žmonių teisių, rimties, netrukdyti jiems. Veika laikoma padaryta viešoje vietoje nepriklausomai nuo to, ar jos darymo metu toje vietoje kas nors buvo, ar ne. Svarbu tai, kad dėl laisvo priėjimo prie tokios vietos joje bet kuriuo momentu gali atsirasti kiti asmenys, kurie dėl nusikalstamų veiksmų patirs nepatogumų (Lietuvos apeliacinio teismo 2021 m. vasario 4 d. nutartis baudžiamojoje byloje). Atsižvelgiant į praktiką, automobilio salone buvimas neblaiviam negalėtų būti laikomas pažeidimu, tačiau ANK yra numačiusi ribojimą vartoti alkoholi automobilio salone. Taigi, neblaivaus asmens perdavimas autonominiam automobiliui atlikti vairavimo funkciją, negali būti sankcionuojamas nei galiojančio BK 281 str. 2, 4, 6 d., BK 281¹ str. 1d., nei ANK 484 str. 1 d. kontekste.

4.4. Problematika Nr. 4. – Baudžiamoji atsakomybė esant neblaiviam ir 3-4 lygio autonominis automobilis

Nagrinėjant problematiką Nr. 2, matoma pakankamai aiški reguliavimo spraga, kurią šiuo metu tiek nacionaliniu lygiu, tiek tarptautiniu lygiu yra bandoma išnagrinėti ir nusibrėžti bent jau gaires kaip elgtis situacijose, kuomet sunku pritaikyti baudžiamąją atsakomybę. Iš esmės, neblaivaus asmens vairavimas pusiau autonominių automobilių daugiau sumaišties į šį institutą neįneša. Nacionaliniame reguliavime šiuo metu turime aiškų atsakomybės perdavimą vairuotojui – fiziniam asmeniui, manytina, jog taip ir turėtų išlikti. Nepaisant to, išlieka klausimas, kaip turėtų išsiplėsti reguliavimas, kuomet pusiau autonominiam automobiliui atliekant vairavimo funkciją, o vairuotojui atliekant visas vairavimo ir eismo stebėjimo pareigas, įvykus eismo įvykiui, turėtų būti sankcionuojamas neblaivus fizinis asmuo. Iš vienos pusės, neblaivus vairavimas pats iš savęs pažeidžia Saugaus eismo įstatymo bendrąsias vairuotojui keliamas pareigas. Tokiu atveju galima sakyti, jog vairuotojo neblaivus vairavimas laikytinas pažeidimu, dėl kurio įvyko eismo įvykis, kuriame kilo įstatyme numatyti padariniai (BK 281 str.). Iš kitos pusės, jeigu pavyksta įrodyti, jog asmuo netgi būdamas blaivus nebūtų galėjęs pakeisti pusiau autonominio automobilio priimto neteisingo sprendimo atliekant vairavimo funkciją, ar galima tokiu atveju šių įvykių visumą išskirti į dvi skirtingas veikas, skirtingiems subjektams, pavyzdžiui pusiau autonominio

automobilio kūrėjams už taisyklių pažeidimą dėl kurio kilo eismo įvykis ir buvo nesunkiai sužeistas asmuo inkriminuoti BK 281 str. 1 d., o asmeniui, kuris nors ir yra laikomas vairuotoju taikome ANK arba BK nustatytus straipsnius už neblaivų vairavimą. Kitaip nei kitos aptartos problematikos, ši gali būti palikta teismų praktikai. Vis dėlto, tiek įstatymų leidėjai, tiek kiti teisės specialistai yra linkę taikyti griežtesnės bausmės fiziniam asmeniui teoriją. Žinomas dirbtinio intelekto ir kompiuterio mokymosi (angl. *machine learning*) įrenginių ekspertas Dr. Lance B. Eliot mano, jog pusiau autonominių automobilių platus naudojimas gali dar labiau padidinti neblaivių vairuotojų skaičių keliuose. Jo teorija grindžiama tuo, jog žmonės išbandę pusiau autonominius automobilius įgaus perdėtą pasitikėjimą jais ir pradės piktnaudžiauti vairavimo perdavimu kuomet bus išgėrę. Dažnu atveju, žmonių judėjimo trajektorija yra pakankamai ribota, todėl po kelių kelionių į darbovietę, sporto klubą, kitas dažnai lankomas vietas, pusiau autonominis automobilis pakankamai gerai valdys vairavimo funkciją ir perdavimas vairuotojams įvyks vis rečiau ir rečiau. Žmonių dažna patirtis, kada jie taps mažiau įtraukiami į vairavimo procesą, jiems išgėrus, gali pakankamai lengvai privesti prie išvados, jog pusiau autonominis automobilis gebės “parvežti namo” (Eliot, 2019). Deja, pusiau autonominis automobilis, nors ir tobulėja kiekvienu važiavimu, negalės suprasti kada asmuo yra visiškai nepasiruošęs perimti valdymo ir kada jam būtų saugiau atlikti funkciją pačiam. Pusiau autonominis automobilis, kritinėje situacijoje šiuo atveju perduos vairavimo funkciją ne tik vidutiniškai išsiblaškiusiam ar pavargusiam asmeniui, o dar pavojingesniam – neblaiviam asmeniui. Reakcijos laikas bus prailgėjęs, matymas ir koncentracija suprastėję, koordinacija sumažėjus, o pats asmuo gali būti perdėtai drąsus, arba dar blogiau - miegoti. Atsižvelgiant į tai, neblaivus vairavimas turėtų būti aiškiai apibrėžtas, kad asmenys naudodami pusiau autonominius automobilius žengtų žingsnį pirmyn technologinės raidos link, o ne atgal su skaudžiomis pasekmėmis.

IŠVADOS

1. Autonominis automobilis – transporto priemonė, kuri remiantis SAE J3016 SEP2016 standartu yra klasifikuojama į šešis automatizacijos lygius, kurie skirstomi pagal tai, kiek dinaminio vairavimo procesų atlieka automobilis, o kiek – vairuotojas. Autonominis automobilis veikia dirbtinio intelekto pagalba apdorodamas naudojamų technologijų (radarų, lidarų, sonarų, kamerų) gaunamą informaciją, sukurdamas realiuoju laiku 3D vaizdą, kuris įgalina autonominių automobilių algoritmų pagalba priimti sprendimus, atlikti autonominę vairavimo funkciją ir dalyvauti viešajame eisme.
2. Vienos konvencijos pataisos įgalino autonominių automobilių dalyvavimą viešajame eisme, tačiau aiškiai neapibrėžė kokio autonomiškumo lygio automobiliai, remiantis SAE standartu yra leidžiami. Lingvistiniu aiškinimu besiremiančios šalys į nacionalinius teisės aktus persikėlė skirtingą suvokimą. Lietuvos Respublikos įstatymų leidėjas apskritai nenumato SAE standarto apsibrėžtame reguliavime, todėl dalyvavimo viešajame eisme galimumas aiškinamas teisės aktų tekstu. Pabrėžtina, jog į Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymą per klaidą buvo neperkelta esminė patvirtinto pakeitimų projekto nuostata leidžianti suprasti kokio autonomiškumo lygio autonominiai automobiliai galimi Lietuvos Respublikos teritorijos keliuose.
3. Civilinė atsakomybė už sukeltą turtinę žalą trečiajam asmeniui privalo būti paskirstyta remiantis teisingumo ir proporcingumo principais. Neteisingas požiūris būtų remtis galiojančiu reglamentavimu ir atsakomybę taikyti tik autonominio automobilio valdytojui už autonominio automobilio sukeltą žalą, remiantis vien tuo, kad asmuo nusprendė naudoti tokį automobilį. Taip pat neproporcinga būtų taikyti griežtąją civilinės atsakomybės našta gamintojui, kuomet žala kyla ne dėl gamintojo kaltės, nes tokiu atveju gamintojai būtų įbauginti ir būtų pakenkta technologiniam progresui. Tiksliausias civilinės atsakomybės paskirstymas būtų valdytojo atsakomybė, kuomet žala kilo kai vairavimo funkcija buvo atliekama vairuotojo, o gamintojas atsako už autonominio automobilio atliktą žalą, kai vairavimo funkcija buvo perduota autonominiam automobiliui.
4. Autonominiam automobiliui atliekant vairavimo funkciją ir įvykus eismo įvykiui, kuris įvyko dėl kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių

pažeidimo, ir dėl kurio buvo nesunkiai ar sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata, žmogus žuvo ar žmogui kilo didelė turtinė žala, t. y. kuomet autonominis automobilis atlikdamas vairavimo funkciją įgyvendina BK 281 str. dispoziciją, dabartinis reguliavimas negalėtų būti taikomas. BK 281 str. reikalauja fizinio asmens kaltės, tai pasireiškia nurodymu, kad vairavimo funkcija būtų atliekama fizinio asmens, bei juridinio asmens kaltės negalimumu. Nepaisant to, net jeigu straipsnis būtų papildomas nauja dalimi dėl juridinio asmens, pagal šiuo metu galiojantį reguliavimą, juridinio asmens kaltė privalo būti sąlygota fizinio asmens veiksmais ir siekiu gauti naudą juridiniam asmeniui.

5. Neblaivaus autonominio automobilio valdytojo buvimas automobilyje, kuomet vairavimo funkcija yra perduota autonominiam automobiliui, valdytojui neturėtų užtraukti baudžiamosios atsakomybės.

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

Teisės norminiai aktai

Tarptautiniai teisės aktai:

1. Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencija (1950). Valstybės žinios, 1995-05-16, Nr. 40-987.
2. Ženevos Kelių eismo konvencija (1949). TAR, 2019-01-30, Nr. 1372.
3. Vienos Kelių eismo konvencija (1968). Valstybės žinios, 2002-01-09, Nr. 2-54.
4. Parliamentary Assembly Resolution 2346 (2020). Legal aspects of “autonomous” vehicles.
5. Guidelines on the exemption procedure for the EU approval of automated vehicle, European Commission (2019). GROW.DDG1.C.4.
6. Report of the Seventieth session of the Working Party on Road Traffic Safety, United Nations Economic and Social Council. Economic Commission for Europe Inland Transport Committee (2015). ECE/TRANS/WP.1/149.
7. Report of the Seventy-second session of the Working Party on Road Traffic Safety, United Nations Economic and Social Council. Economic Commission for Europe Inland Transport Committee (2016). ECE/TRANS/WP.1/153.
8. Parliamentary Assembly, Committee on Legal Affairs and Human Rights (2020). Report on Legal aspects of “autonomous” vehicles.
9. Automated driving, United Nations Economic and Social Council. Economic Commission for Europe Inland Transport Committee (2017). Informal document.
10. Automated driving, United Nations Economic and Social Council. Economic Commission for Europe Inland Transport Committee (2018). Informal document.

Regioniniai teisės aktai:

11. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (ES) 2018/858, dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB. L 151.

12. Europos Tarybos direktyva (85/374/EEB), dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių atsakomybę už gaminius su trūkumais, derinimo. 31985L0374.
13. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus. L 263.
14. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/103/EB, dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo. L 263.
15. Parliamentary Assembly Resolution 2346 (2020). Legal aspects of “autonomous” vehicles.
16. Europos Komisijos Komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui, Europa kelyje Tvarus judumas Europoje: saugus, susietas ir netaršus (2018). COM(2018) 293.
17. Guidelines on the exemption procedure for the EU approval of automated vehicle, European Commission (2019). GROW.DDG1.C.4.
18. Parliamentary Assembly, Committee on Legal Affairs and Human Rights (2020). Report on Legal aspects of “autonomous” vehicles.
19. European Committee on crime problems (2018). Concept Paper. CDPC(2018)14Rev.
20. European Committee on crime problems (2019). Replies to questionnaire on artificial intelligence (using the example of Automated Driving). CDPC(2019)19Bil.
21. European Committee on crime problems (2020). Feasibility study on a future Council of Europe instrument on artificial intelligence and criminal law. CDPC(2020)3Rev.

Nacionaliniai teisės aktai:

22. Lietuvos Respublikos Konstitucija (1992). Lietuvos aidas, 1992-11-10, Nr. 220-0.
23. Lietuvos Respublikos alkoholio kontrolės įstatymas (1995). Valstybės žinios, 1995-05-26, Nr. 44-1073.
24. Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymas (1999). Valstybės žinios, 1999-07-09, Nr. 60-1948.
25. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas (2000). Valstybės žinios, 89-2741.
26. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (2001). Valstybės žinios, 2000-10-31, Nr. 92-2883.

27. Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo tvarkos įstatymas (2015). TAR, 2015-07-10, Nr. 11216.
28. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 10, 13, 20 ir 25 straipsnių pakeitimo įstatymas (2017). Valstybės žinios, 2017-12-7, Nr. XIII-856.
29. Lietuvos Respublikos Vyriausybės Nutarimas Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo (2014). TAR, 2014-10-10, Nr. 13954.
30. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas dėl Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 10 ir 13 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIIIP-391 (2017). TAR, 2017-06-19, Nr. 10234.
31. Lietuvos Respublikos Sveikatos Apsaugos Ministro, Lietuvos Respublikos Teisingumo ministro ir Lietuvos Respublikos Socialinės apsaugos ir darbo ministro Įsakymas dėl sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklių (2003). Valstybės žinios, 2003-05-30, Nr. 52-2357.
32. Savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašas (2017).
33. Lietuvos Respublikos Seimo teisės ir teisėtvarkos komitetas. Pagrindinė komiteto išvada dėl Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 281 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto (NR. XIIIIP-2515). Nr. 102-P-53.
34. Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 281 straipsnio ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 422 straipsnio pakeitimų įstatymų projekto aiškinamasis raštas.

Specialioji literatūra:

35. Abramavičius, A. (2019). Juridinio asmens baudžiamoji atsakomybė Lietuvos Respublikos Aukščiausiojo Teismo praktikoje. Iš: Teisės viršenybės link (2019). Recenzuotų mokslinių straipsnių rinkinys. Vilnius: Vilniaus universiteto teisės fakultetas.
36. Astrauskienė, A., Bulaitaitė, L. (2011). Lietuvos gyventojų, vairavusių apsvaigus nuo alkoholio, alkoholio vartojimo įpročiai. *Visuomenės Sveikata*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: http://old.ntakd.lt/files/leidiniai/2011/Moksliniai_straipsniai/3str-VS-Lietuvos.pdf [žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].

37. Carson, J., Adminaitė-Fodor, D., Jost, G. (2020). Ranking EU progress on road safety. *14th Road Safety Performance Index Report by European Transport Safety Council* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://etsc.eu/wp-content/uploads/14-PIN-annual-report-FINAL.pdf> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
38. European Transport Safety Council, (2019). *Blood Alcohol Content (BAC) Drink Driving Limits across Europe* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://etsc.eu/issues/drink-driving/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/> [žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].
39. Evas, T. (2018). *A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU\(2018\)615635_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU(2018)615635_EN.pdf) [žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].
40. Expert Group on Liability and New Technologies (2019). *Liability for Artificial Intelligence* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupMeetingDoc&docid=36608> [žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].
41. Gutauskas, A. (2019). Vairavimas apsvaigus: grėsmės, padariniai ir baudžiamoji atsakomybė. Iš: Teisės viršenybės link (2019). Recenzuotų mokslinių straipsnių rinkinys. Vilnius: Vilniaus universiteto teisės fakultetas.
42. High Level Group GEAR 2030 (2016). *Discussion paper (REV1.1-11-06-2016) Roadmap on Highly Automated vehicles* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://circabc.europa.eu/sd/a/403c9c3c-7517-423e-bb15-9b553383986b/Discussion%20Paper%20-%20rev.1.1%2011-06-2016.pdf> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
43. International Transport Forum (2015). *Automated and Autonomous Driving Regulation under uncertainty* [interaktyvus], OECD. Prieiga per internetą: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/5jlvvzdfk640-en.pdf?expires=1615122766&id=id&accname=guest&checksum=821C9B6735CDF988D91772A09F5AEFED> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
44. Jones Day, (2017). *Legal Issues Related to the Development of Automated, Autonomous, and Connected Cars* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.jonesday.com/en/insights/2017/11/legal-issues-related-to-the->

- [development-of-automated-autonomous-and-connected-cars](#) [žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].
45. Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija (2019). Automated driving [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://unece.org/automated-driving> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
46. Kallioinen, N. *et al.* (2019). *Moral Judgements on the Actions of Self-Driving Cars and Human Drivers in Dilemma Situations From Different Perspectives* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.02415> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
47. Kubilevičius, K. (2018). Ar neblaivus asmuo turi teisę valdyti autonomiņi automobilį? *ISSN 2029-4239 Teisės apžvalga No.1(17), 2018, p. 85-112*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://dx.doi.org/10.7220/2029-4239.17.5> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
48. Laskevičiūtė, J. (2008). *Kaltės samprata baudžiamojoje teisėje*. Magistro darbas, baudžiamosios teisės katedra, teisė, Mykolo Romerio Universiteta, Vilnius.
49. Liucijus. *Lietuvos automobilizacija 1918-40* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: http://www.liucijus.lt/index.php?option=com_content&view=article&id=368:lietuvos-automobilizacija-1918-40-lt&catid=20:istorija&Itemid=9&lang=lt [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
50. Melvin, W. L., Scheer, J. A. (2015). *Principles of Modern Radar* [interaktyvus], Scitech publishing. Prieiga per internetą: <http://docshare04.docshare.tips/files/25346/253463439.pdf> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
51. Pollathe, S. (2016). *Automated vehicles in the EU*. [interaktyvus], Europos Palamento oficialus tinklalapis. Prieiga per internetą: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI\(2016\)573902](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2016)573902) [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
52. Society of Automotive Engineering (2018). *J3016_201806 Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.sae.org/standards/content/j3016_201806/ [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].

53. Tabora, V. (2020). LIDAR vs. Camera – Which is the best for self-driving cars? The Vincent Tabora blog [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://medium.com/Oxmachina/lidar-vs-camera-which-is-the-best-for-self-driving-cars-9335b684f8d> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
54. Tsytkor, V. (2018). LIDAR vs Radar vs Sonar: Which is better for self-driving cars? *The Cyber Pulse blog* [interkatyvus]. Prieiga per internetą: <https://cyberpulse.info/lidar-vs-radar-vs-sonar/> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
55. Zeisler, J., Maas, H. G. (2015). Analysis of the performance of a laser scanner for predictive automotive applications. *Technische Universität Dresden, Institute of Photogrammetry and Remote Sensing*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.isprs-ann-photogramm-remote-sens-spatial-inf-sci.net/II-3-W5/49/2015/isprsannals-II-3-W5-49-2015.pdf?fbclid=IwAR0fcFjE43xyejbE3jGmGcy7Grvo6UB4RVktsHYB7rLhIVIS6k8dbUco20o> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
56. World Economic Forum (2019). *Filling Legislative Gaps in Automated Vehicles*. Ženeva [interaktyvus]. Prieiga per internetą: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Filling_Legislative_Gaps_in_Automated_Vehicles.pdf[žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
57. World Economic Forum in collaboration with Israel Innovation Authority, (2020). *Autonomous Vehicle Policy Framework: Selected National and Jurisdictional Policy Efforts to Guide Safe AV Development* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: http://www3.weforum.org/docs/WEF_C4IR_Israel_Autonomous_Vehicle_Policy_Framework_2020.pdf [žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].

Teismų praktika:

58. European Court of Human Rights, 7 July 1989 Soering v. The United Kingdom. 1/1989/161/217.
59. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2014 m. kovo 3 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-144/2014.
60. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. gruodžio 22 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-P-498-746/2015.

61. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. balandžio 19 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-49-788/2016.
62. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. gruodžio 20 d. nutartis baudžiamojoje byloje 2K-392-699/2017.
63. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2018 m. kovo 13 d. nutartis baudžiamojoje byloje 2K-7-8-788/2018.
64. Lietuvos apeliacinio teismo 2021 m. vasario 4 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-155-307/2021.
65. Vilniaus apygardos teismo 2020 m. liepos 22 d. nutartis baudžiamojoje byloje 1-48-574/2020.
66. Klaipėdos apygardos teismo 2021 m. sausio 14 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-33-361/2021.
67. 2009 m. kovo 24 d. Teismų praktikos kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo (Baudžiamojo kodekso 281 straipsnis) baudžiamosiose bylose apžvalga.

Kiti šaltiniai:

68. Ardiyok, S., Canbeyli, A., Skardziute, J. (2020). European Union: Is Self-Driving Cars Still A Science Fiction? Autonomous Vehicles Legal Framework In The European Union. *Mondaq*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.mondaq.com/turkey/rail-road-cycling/892782/is-self-driving-cars-still-a-science-fiction-autonomous-vehicles-legal-framework-in-the-european-union> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
69. CB Insights (2020). *40+ Corporations Working on Autonomous Vehicles* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.cbinsights.com/research/autonomous-driverless-vehicles-corporations-list/>[žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
70. Cellan-Jones, R. (2020). Uber's self-driving operator charged over fatal crash. *BBC*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.bbc.com/news/technology-54175359> [žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].

71. Eliot, L., (2019). Drunk Driving Could Rise With Emerging “Smart” Cars. *Forbes*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.forbes.com/sites/lanceeliot/2019/08/27/drun-driving-could-rise-with-emerging-smart-cars/?sh=6574dd321b50> [žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].
72. Engelking, C. (2017). The 'Driverless' Car Era Began More Than 90 Years Ago. *Discover*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.discovermagazine.com/technology/the-driverless-car-era-began-more-than-90-years-ago> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
73. Europarl.europa (2019). *Self-driving cars in the EU: from science fiction to reality* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/economy/20190110STO23102/self-driving-cars-in-the-eu-from-science-fiction-to-reality> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
74. Geddes, N. (1940). *Magic Motorways*. Niujorkas [interaktyvus], Random house. Prieiga per internetą: <https://archive.org/details/magicmotorways00geddrich/mode/2up> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
75. Georgiev, D. (2016). *What is the maximum human field of vision?* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.quora.com/What-is-the-maximum-human-field-of-vision> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
76. Hand, C. (2018). *Driverless cars insurance laws receive Royal Assent* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.pinsentmasons.com/out-law/news/driverless-cars-insurance-laws-royal-assent>[žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].
77. Hammerschmidt, C. (2019). *Smart signal data processing slashes response time for cars* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.eenewsautomotive.com/news/smart-signal-data-processing-slashes-response-time-cars> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
78. InteractIVe (2013). *Accident avoidance by active intervention for Intelligent Vehicles* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.interactive-ip.eu/> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
79. KPMG (2019). *The Autonomous Vehicles Readiness Index* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/xx/pdf/2019/02/2019-autonomous-vehicles-readiness-index.pdf> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].

80. KPMG (2020). *The Autonomous Vehicles Readiness Index* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/uk/pdf/2020/07/2020-autonomous-vehicles-readiness-index.pdf> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
81. Kurk Lietuvai (2017). *Geroji užsienio šalių praktika* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://kurkl.lt/wp-content/uploads/2017/04/Geroji-uzsienio-saliu-praktika.pdf> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
82. Kyriakidis, M. et al. (2017). *A human factors perspective on automated driving* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/1463922X.2017.1293187?scroll=top&needAccess=true> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
83. Lambert, S., Granath, E. (2020). *5 top autonomous vehicle companies to watch in 2020* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.intelligent-mobility-xperience.com/5-top-autonomous-vehicle-companies-to-watch-in-2020-a-958065/> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
84. Lietuvos Respublikos Statistikos Departamento (2021). *Statistinių rodiklių analizė* [interaktyvi]. Prieiga per internetą: <https://osp.stat.gov.lt/lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=fe9e36df-3744-45f1-837b-f1c5053709e3#/> [žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].
85. Musson, M., Routhier, S. (2021). *Which states allow self-driving cars? (2021 Update)* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.autoinsurance.org/which-states-allow-automated-vehicles-to-drive-on-the-road/> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
86. Yahoo!News (2015). *Mercedes, Volvo, and Google Accept Autonomous Car Liability* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.yahoo.com/news/mercedes-volvo-google-accept-autonomous-car-liability-130038541.html?guccounter=1> [žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].
87. Taeihagh, A., Si Min Lim, H. (2018). *Governing autonomous vehicles: emerging responses for safety, liability, privacy, cybersecurity, and industry risks* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/01441647.2018.1494640> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
88. TeisėPro, (2018). *Ar gintumėte Konstituciją? Konstitucijos dienos proga diskusija apie valdžios galią riboti pagrindines žmogaus laisves* [interaktyvus]. Prieiga per

- interneta: <http://www.teise.pro/index.php/2018/10/25/konstitucijos-dienos-proga-diskusija-apie-valdzios-galia-roboti-pagrindines-zmogaus-laisves/> [žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].
89. Trevor, (2020). How do self-driving cars work? *Interesting engineering*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://interestingengineering.com/how-do-self-driving-cars-work> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
90. Schmelzer, R. (2019). What Happens When Self-Driving Cars Kill People? *Forbes*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.forbes.com/sites/cognitiveworld/2019/09/26/what-happens-with-self-driving-cars-kill-people/?sh=154c4850405c> [žiūrėta 2021 m. kovo 8 d.].
91. Sharma, H. (2017). Steering Self Driving Car without LIDAR. *The Towards Data Science Blog* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://towardsdatascience.com/steering-self-driving-car-without-lidar-a6b0a4d2e2f1> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
92. Stewart, J. (2016). Elon Musk Says Every New Tesla Can Drive Itself... But won't, until at least the end of 2017. *Wired*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.wired.com/2016/10/elon-musk-says-every-new-tesla-can-drive/?code=7EPHEJRO2xqNHas_XczS17JvRkjmGNYQ1Jip3PFxoU&state=%7B%22redirectURL%22%3A%22https%3A%2F%2Fwww.wired.com%2F2016%2F10%2Felon-musk-says-every-new-tesla-can-drive%2F%3Futm_source%3DWIR_REG_GATE%22%7D&utm_source=WIR_REG_GATE [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].
93. Stewart, J. (2017). Mapped: The Top 263 Companies Racing Toward Autonomous Cars. *Wired*, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.wired.com/2017/05/mapped-top-263-companies-racing-toward-autonomous-cars/> [žiūrėta 2021 m. kovo 7 d.].

SANTRAUKA

Baudžiamoji atsakomybė už autonominio automobilio vairavimą esant neblaiviam

Emma Pauraitė

Magistro darbe analizuojama autonominio automobilio teisinio reguliavimo raida ir iššūkiai. Siekiant aptarti šiuos klausimus, darbe skiriamas dėmesys išsiaiškinti autonominio automobilio sampratą, technines specifikacijas įgalinančias autonominį vairavimą bei autonomiškumo lygius, kuriais remiantis aiškinama autonominio automobilio savęs valdymo apimtis. Autonominių automobilių reguliavimo istorija ir raida atskleidžia šios technologijos naujumą, kuomet siekiant, kad autonominis automobilis galėtų dalyvauti viešajame eisme, teko daryti pataisas net pamatinėse saugaus eismo keliuose nuostatose, t. y. 1968 m. Vienos kelių eismo konvencijoje. Šie pakeitimai suteikė galimybę konvenciją ratifikavusioms šalims plėtoti reguliavimą, o svarbiausia – pradėti autonominių automobilių bandymus keliuose.

Bandymai keliuose, bei didžiulis susidomėjimas autonominių automobilių kūrimo rinka, tiek tarptautiniu, tiek nacionaliniu lygiu įstatymų leidėją pastūmėjo pradėti analizuoti esamus teisės aktus ir jų galimumą taikyti autonominiams automobiliams. Atsižvelgiant į tai, jog svarbiausias tikslas yra visuomenės saugumas, darbe analizuojami civilinės ir baudžiamosios atsakomybės klausimai. Svarbiausiu tyrimo objektu laikoma baudžiamoji atsakomybė. Baudžiamoji atsakomybė išskirstoma į keletą pagrindinių problematikų, kurias siekiant išsiaiškinti nagrinėjama Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 281 ir 281¹ straipsnių sudėtis ir galimybė pritaikyti, kuomet vairavimo funkcija bus perduota autonominiams automobiliams. Darbe taip pat aptariamas ir neblaivaus vairavimo institutas, jo poreikis. Pateikiamos analizės išvados bei komentarai dėl galimo atsakomybės vertinimo, bei reguliavimo.

SUMMARY

Criminal Liability for Driving an Autonomous Car While Intoxicated

Emma Pauraitė

The development and challenges of autonomous vehicle legal regulations are analyzed in this master's thesis. In order to disclose these issues, this work focuses on the concept of an autonomous vehicle, its' technical specifications that enable autonomous driving, and autonomous levels, which explain the scope of autonomous vehicle self-management. The history and development of the regulation of the autonomous vehicle reveal the novelty of this technology when in order for an autonomous vehicle to be able to participate in public traffic, it was necessary to make amendments even to the historical provisions of road safety, to be exact -1968 Vienna Convention on Road Traffic. These changes have enabled countries that have ratified the Convention to develop the regulation and, most importantly, to start testing autonomous vehicles on the road.

Road tests, as well as a markets' strong interest in autonomous vehicle development, both at the international and national levels, prompted the legislator to start analyzing existing legislation and its applicability to autonomous vehicles. Given that the most important goal is public safety, this work analyses the issues of civil and criminal liability. Criminal liability has been considered as the main object of this investigation. Criminal liability is divided into several main issues, which in order to clarify the composition of Articles 281 and 281¹ of the Criminal Code of the Republic of Lithuania, and the possibility to apply them to autonomous vehicles are examined. Also, the institute of drunk driving, its necessity, is discussed. The conclusions of the analysis and comments on the possible assessment of liability and regulation are presented.