

**VILNIAUS UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
PRIVATINĖS TEISĖS KATEDRA**

Manto Narkevičiaus
V kurso, komercinės teisės
Studijų šakos studento

**Magistro baigiamasis darbas
AUTONOMIŠKAI FUNKCIONUOJANČIŲ
AUTOMOBILIŲ REGLAMENTAVIMO
EUROPOS SĄJUNGOJE IR LIETUVOJE
PROBLEMINIAI ASPEKTAI**

Darbo vadovas:
Lekt. Dr. Stasys Drazdauskas
Darbo recenzentas:
Dr. Vilius Mitkevičius

Vilnius, 2019

TURINYS

ĮVADAS	3
1.AUTONOMINAI AUTOMOBILIAI. SAVIVALDŽIAI AUTOMOBILIAI. SAŲOKOS. PAGRINDINIAI BRUOŽAI.	8
1.1. Autonominės technologijos ir autonominiai automobiliai.....	8
1.2. Transporto priemonių autonomiškumo lygiai.....	9
1.3. Savivaldžiai automobiliai.....	10
2. AUTONOMINIO TRANSPORTO REGLAMENTAVIMAS TARPTAUTINĖS, EUROPOS SAJUNGOS IR ATSKIRŲ VALSTYBIŲ TEISĖS LYGMENIU.	13
2.1. Autonominio transporto reglamentavimas tarptautinėje teisėje. Vienos konvencija. Ženevos konvencija	13
2.2. Autonominio transporto reglamentavimas Europos Sąjungos teisėje. Pagrindų direktyva. UNECE taisyklės.	14
2.3. Autonominio transporto reglamentavimas Lietuvoje	17
2.3.1. Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas.....	17
2.3.2. Savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašas	18
2.4. Autonominio transporto reglamentavimas Vokietijoje.....	20
3. EUROPOS SAJUNGOS KOMPETENCIJA TEISĖKŪROS SRITYJE. TECHNOLOGIJŲ PLĖTRA. TRANSPORTO TEISĖ	23
3.1. ES kompetencija įstatymų leidybos srityje	23
3.2. Technologijų plėtra. Europos Parlamento Projektas dėl civilinės teisės taisyklių robotikos srityje nustatymo.....	23
3.3. Transporto teisė.....	28
3.4. ES kompetencija civilinės atsakomybės srityje	29
4. CIVILINĖ ATSAKOMYBĖ. AUTONOMINIO AUTOTRANSPORTO VALDYTOJŲ IR GAMINTOJŲ CIVILINĖ ATSAKOMYBĖ.	32
4.1. Civilinė atsakomybė ir elektroninio asmens statusas.....	32

4.2. Autonominio transporto valdytojų atsakomybė.....	33
4.3. Privalomasis transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas ...	36
4.4. Autonominio transporto gamintojų atsakomybė.....	38
4.4.1. Gamintojų atsakomybės už gaminius su trūkumais direktyva.....	38
4.4.2. Produktas ES ir Lietuvos teisės kontekste	41
4.4.3. Produkto kokybė ir teisėti vartotojų lūkesčiai	42
4.4.4. Produkto defekto įrodinėjimas	45
4.4.5. Gamintojo atsakomybę šalinančios aplinkybės	46
IŠVADOS	49
ŠALTINIŲ SĄRAŠAS	52

IVADAS

Darbo aktualumas. Greitas ir veiksmingas susisiekimasis yra viena pagrindinių sparčios ir sėkmingos žmonijos evoliucijos priežasčių. Šiuo metu sunku įsivaizduoti produktyvų laiko išnaudojimą neturint galimybės pasinaudoti motorinės transporto priemonės teikiama nauda. Iš kitos pusės, konvencinės transporto priemonės sukuria ir žalingą poveikį: prisideda prie oro užterštumo, o tai, iš dalies, lemia globalinį klimato atšilimą.¹ Tačiau pagrindinė problema yra ta, jog šie įrenginiai yra gana pavojingi visuomenei ir itin didelis skaičius žmonių kasdien tampa eismo įvykių aukomis. Vien Europos Sąjungoje per metus keliuose žūsta apie 25 000 asmenų, o sužeidžiama ~ 135 000.²

Kita vertus, sparti technologijų plėtra lemia visokeriopą susisiekimasis tobulėjimą bei naujas galimybes visuomenei. Reikšminga revoliucija transporto srityje šiuo metu jau vyksta – keliuose testuojami pirmieji visiškai autonomiški automobiliai, galintys dalyvauti eisme be jokio fizinio asmens įsikišimo.³ Spartus technologijų vystymosi tempas transporto pramonėje bei robotikos ir dirbtinio intelekto inovacijų sektoriuose turės teigiamą poveikį ekonomikai ir visuomenei. Autonominiai automobiliai gali iš esmės pakeisti požiūrį į susisiekimą: šių transporto priemonių naudojimas sumažins transporto išlaidas, padidins kelių eismo dalyvių saugumą ir jų produktyvumą, suteiks judėjimo galimybes neįgaliems asmenims, sumažins žalingą poveikį aplinkai bei sukurs galimybes naujoms susisiekimasis paslaugų rūšims.⁴ Prognozuojama, jog jau už poros metų bent keli milijonai autonominių automobilių dalyvaus viešajame eisme.⁵

Tačiau su naujomis technologijomis kyla ir nauji iššūkiai teisei. Konkrečiai, autonominiai automobiliai gali sukurti teisinio reglamentavimo problemų asmens duomenų apsaugos, intelektinės nuosavybės, kibernetinės apsaugos ir kitose srityse. Tačiau didžiausia dilema įstatymų leidėjams autonominio transporto atžvilgiu yra tai, kaip

¹ Europos Parlamentas, VAN DE CAMP, W.: „Report on autonomous driving in European transport“, *European Parliament Committee of Transport*, 2018-12, C punktas.

² *Ibid.*

³ HICKS, M.: “Self-driving cars in California no longer require a human behind the wheel”; *Techradar*, 2018-02. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 27 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.techradar.com/news/self-driving-cars-in-california-no-longer-require-a-human-behind-the-wheel>>

⁴ Europos Parlamentas, VAN DE CAMP, W.: „Report on autonomous driving in European transport“, *European Parliament Committee of Transport*, 2018-12, B punktas.

⁵ GREENOUGH, J.: “10 million self-driving cars will be on the road by 2020”; *Business Insider*, 2015. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 5 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.businessinsider.com/report-10-million-self-driving-cars-willbe-on-the-road-by-2020-2015-5-6>>

veiksmingai išspręsti klausimą dėl civilinės atsakomybės paskirstymo su autonominių automobilių naudojimu susijusiems teisės subjektams. Ateityje tokių automobilių naudotojų faktinė padėtis, iš esmės, niekuo nesiskirs nuo įprastų transporto priemonių keleivių. Todėl galima būtų teigti, jog už autonominio automobilio sukeltą žalą jų valdytojais neturėtų būti atsakingi.

Iš kitos pusės, visiškas civilinės atsakomybės rizikos perkėlimas ant gamintojo pečių sukeltų kliūtis tolimesnei technologijų plėtrai. Saugodami savo interesus autonominio transporto gamintojai, veikiausiai, nebus linkę išplėsti savo civilinės atsakomybės ribų ir prisiimti visų su naujomis technologijomis susijusių rizikų. Tuo tarpu imperatyvus tokios pareigos nustatymas automobilių gamintojams reikštų baimę kurti inovatyvius, rizikingesnius produktus.

Nors šiame darbe tiriama technologija žymiai padidins saugumą keliuose, kompiuteriai kol kas nėra tobuli, todėl nelaimingi atsitikimai transporto priemonėms esant autonominiame režime, greičiausiai, įvyks. Klausimas, kas turėtų prisiimti tokių incidentų atsakomybės riziką, nėra iki galo išspręstas, tuo tarpu dabartinė teisės sistema nėra pakankama užtikrinti teisingumą visų su autonominių automobilių naudojimū ir jų sukelta žala susijusių teisės subjektų atžvilgiu.

Įstatymų leidėjai turi sukurti tokią teisės sistemą, kuri suderintų poreikį apsaugoti vartotojus nuo naujų technologijų keliamos rizikos ir gamintojų piktnaudžiavimo savo, kaip stipresnios šalies, padėtimi su veiksminga technologijų plėtra be pernelyg didelio valdžios įsikišimo. Nors kai kurios valstybės jau yra sukūrusios įstatyminius pagrindus autonominiam transportui, tačiau vieningo požiūrio kaip teisė turėtų elgtis su šia technologija nėra. Priešingai, atskirų valstybių teisės normos reguliuojančios autonominio transporto eksploatavimą turi reikšmingų skirtumų, kurie ilgainiui gali trikdyti šių įrenginių rinkos integraciją, konkurenciją, laisvą asmenų ir prekių judėjimą bei kt. Tačiau autonominio transporto reguliavimą harmonizuojančių įstatymų ir visuotinių tokių automobilių standartų tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės lygiu taip pat nėra sukurta.⁶

Darbo objektas. Magistrinio darbo objektas – „*susiję ir autonomiški automobiliai*“ (angl. *connected and autonomous vehicles*) bei teisinis šios technologijos reglamentavimas,

⁶ JACOBS, F.: “Why Europe is losing the race for autonomous vehicles”; *FleetEurope*, 2018-08. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 9 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.fleeturope.com/en/smart-mobility/europe/features/why-europe-losing-race-autonomous-vehicles?a=FJA05&t%5B0%5D=Volkswagen&t%5B1%5D=Waymo&curl=1>>

pagrindinį dėmesį skiriant civilinės atsakomybės sričiai. Todėl šiame darbe bus analizuojami autotransporto valdytojų ir gamintojų atsakomybės institutai.

Šio darbo kontekste taip pat svarbu aptarti pačią autonominių automobilių sąvoką ir techninius reikalavimus bei standartus, keliamus šioms transporto priemonėms, jų gamintojams ir valdytojams, kadangi šioje srityje nėra teisinio aiškumo. Iš kitos pusės, paminėtina, jog šio darbo objektu nėra asmens duomenų ir kibernetinės apsaugos, taip pat intelektinės nuosavybės teisės sričių reglamentavimo problematika autonominio transporto kontekste.

Hipotezė. Šiuo metu egzistuojantis autonominių transporto priemonių reglamentavimas turi spragų tiek Lietuvos, tiek ir Europos Sąjungos bei tarptautinės teisės lygiais. Pirma, tarptautinė teisė yra gana restriktivi tolimesnei šios technologijos plėtrai. Antra, Lietuvos įstatymų leidėjo pradėtas savivaldžių automobilių reglamentavimas yra skubotas ir problematiškas – neatitinka tarptautinių standartų, taip pat nėra pakankamai išsamus užtikrinti teisėtus vartotojų (valdytojų) ir gamintojų interesus. Trečia, Europos Sąjungos ir LR teisės aktai skirti reglamentuoti transporto priemonių valdytojų ir gamintojų atsakomybę yra skirti konvenciniams automobiliams, o autonominio transporto technologijos naudojimui dideliu mastu jie nėra paruošti ir nesuteikia pakankamo vartotojų bei trečiųjų šalių apsaugos lygio.

Darbo tikslas ir uždaviniai. Atsižvelgiant į pasirinktą tyrimo dalyką, tiesioginis darbo tikslas yra sistemiškai ir išsamiai išanalizuoti autonominių automobilių sampratą ir jų teisinį reglamentavimą tiek tarptautiniu ir Europos Sąjungos, tiek valstybiniu lygmeniu, ypač kiek tai susiję su techniniais reikalavimais keliamais tokioms transporto priemonėms, taip pat jų naudotojų teisėmis ir pareigomis bei valdytojų/gamintojų civiline atsakomybe. Pateikti pagrįstą dabartinių teisės normų, reglamentuojančių autonominį transportą, spragų analizę, remiantis tarptautinėmis kelių eismo konvencijomis, Europos Sąjungos direktyvomis, Lietuvos Respublikos įstatymais, taip pat Europos Sąjungos Teisingumo Teismo ir Lietuvos teismų praktika, o galiausiai ir kitų valstybių, pagrinde Vokietijos ir Olandijos įstatyminiu pagrindu.

Šio darbo tikslams pasiekti, keliami tokie tyrimo uždaviniai:

1) Atskleisti autonominių transporto priemonių sampratą ir specifinius bruožus, įvertinti jų techninius teisės standartus, analizuojant skirtingas tarptautines, Europos Sąjungos ir individualių valstybių įstatymų normas;

2)Išanalizuoti Lietuvos Respublikos įstatymus, skirtus autonominio transporto eksploatavimui ir įvertinti, ar Lietuvos teisė yra pakankamai išsami sėkmingam šios technologijos pristatymui į rinką užtikrinti;

3)Nustatyti kokią kompetenciją ES turi technologijų plėtros ir transporto srityse bei išsiaiškinti, kurie Sąjungos teisės reglamentai yra aktualūs naujų technologijų atžvilgiu bei kokios jų spragos gali trukdyti šios technologijos plėtrai;

4)Įvertinti ar dabartinės autotransporto valdytojų civilinės atsakomybės taisyklės Europos Sąjungos mastu yra pakankamos autonominio transporto atžvilgiu; ar visapusiškai užtikrinami automobilių valdytojų bei trečiųjų asmenų teisėti interesai eismo įvykių atveju.

5)Įvertinti ar produktų gamintojų civilinę atsakomybę reguliuojančios teisės normos naujų technologijų kontekste yra pakankamai veiksmingos užtikrinti visapusišką vartotojų apsaugą bei gamintojų teisėtus interesus;

6)Pateikti išvadas ar tarptautinę, Europos Sąjungos ir Lietuvos teisė suteikia tvirtus ir teisingus teisinius pagrindus tolimesnei autonominio transporto plėtrai, užtikrinant visų susijusių šalių ir visuomenės apsaugą ir interesus.

Tyrimo metodai. Magistro darbe naudojami šie tyrimo metodai:

Darbe plačiai naudojamas *lyginamasis metodas*, kurio pagrindu atliekama Lietuvos, Vokietijos, Europos Sąjungos ir tarptautinės teisės įstatyminių aktų analizė, įvertinamos jų spragos bei išskiriami reikšmingi neatitikimai ir skirtumai. Šiuo metodu taip pat lyginami ir skirtingų teisės mokslininkų darbai, kuriuose dėstomos įvairios teorijos apie tai, koks turėtų būti autonominio transporto reglamentavimas.

Šiame darbe svarbus ir *istorinis metodas*, kurio pagalba buvo siekiama išsiaiškinti, kodėl šiuo metu Europos Sąjungoje egzistuoja skirtingos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės sistemos ir kokie yra tokios nevienodos raidos padariniai naujų technologijų atžvilgiu.

Metaanalizės metodas taikytas vertinant įvairių autorių publikacijas, susijusias su bendromis žiniomis apie autonominių automobilių reglamentavimą, civilinės atsakomybės taisykles ir kt. Juo siekiama apibendrinti įvairius nepriklausomų studijų rezultatus ir sintezuoti bendras žinias autonominio transport technologijų srityje.

Tuo tarpu *loginiu metodu* daromi apibendrinimai, išvados bei tezės, padedančios aiškiau ir tiksliau įvertinti nagrinėjamos temos problematiką. Šis metodas itin reikšmingas darbo autoriui laikantis pozicijos, jog analizuojant įvairius norminius teisės aktus galima matyti, jog jie ne visais atvejais turi aiškią loginę tąsą bei pakankamą teisinį pagrindumą.

Lingvistinis metodas šiame darbe naudojamas siekiant atskleisti autonominių transporto priemonių teisinio reglamentavimo turinį ir prasmę.

Galiausiai, išanalizuotai medžiagai apibendrinti bei išvadoms pateikti naudojamas *apibendrinamasis metodas*.

Šaltiniai. Pagrindiniai darbe naudojami šaltiniai: 1. 1949m. Ženevos kelių bei 1968m. Vienos kelių eismo konvencijos. Abi šios konvencijos yra Lietuvos Respublikos teisės sudedamoji dalis. Jų analizė yra skirta nustatyti ar tarptautinė teisė leidžia autonominių transporto priemonių eksploataciją Lietuvos ir kitų valstybių keliuose; taip pat svarbi Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JT/EEK) (angl. *UNECE*) taisyklė Nr. 79, nustatanti suvienodintas transporto priemonių tvirtinimo nuostatas, atsižvelgiant į vairavimo mechanizmą; 2. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas bei Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtintas savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašas. Šiais teisės aktais Lietuvoje buvo tiesiogiai įteisinta savivaldžių automobilių eksploatacija, o juose numatyti kai kurie techniniai reikalavimai tokiems automobiliams bei tam tikros teisės ir pareigos jų valdytojams bei gamintojams. Šių normų analizė leidžia įvertinti autonominio transporto reglamentavimo padėtį Lietuvoje. 3. Europos Sąjungos direktyvos 2009/103/EB (dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo) bei 85/374/EEB (dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių atsakomybę už gaminius su trūkumais, derinimo). Šių direktyvų pagrindu pateikiama autotransporto valdytojų ir gamintojų civilinės atsakomybės normų analizė.

Darbo originalumas. Nuo 2018 m. sausio 1 d. Lietuvoje įsigaliojo įstatymas, įteisinantis ir apibrėžiantis savivaldes transporto priemones. Tačiau nuo to momento kai savivaldžių automobilių reglamentavimas buvo pristatytas, nebuvo parengta ne viena išsami šio įstatymo studija, įvertinanti numatytų teisės normų pagrįstumą. Nors mokslinių straipsnių nagrinėjančių autonominio transporto reglamentavimą Europos Sąjungos lygiu yra pakankamai nemažai, tačiau Lietuvos Respublikos kontekste jų beveik nėra, todėl konstatuotina, kad darbo tyrimo objekto problematika, analizė bei pateikiamos išvados yra visiškai naujos bei originalios.

1.AUTONOMINAI AUTOMOBILIAI. SAVIVALDŽIAI AUTOMOBILIAI. SĄVOKOS. PAGRINDINIAI BRUOŽAI.

1.1. Autonominės technologijos ir autonominiai automobiliai

“Autonominė technologija” yra labai plati sąvoka.¹³ Vienareikšmiškai ją apibrėžti yra sudėtinga. Paprasčiausiai autonomines technologijas galima apibūdinti kaip „*negyvus objektus, kurių funkcionavimui nėra reikalingas žmogaus įsikišimas*“.¹⁴ Kaip minėta, šio darbo tyrimo objektu esanti autonominė technologija konkrečiai yra „*susiję ir autonomiškai automobiliai*“. Toliau ji bus įvardijama kaip “*autonominiai automobiliai*”, “*autonominis transportas*” arba “*autonominės transporto priemonės*”. Šią technologiją sudaro trys svarbūs elementai.¹⁵

Pirma, *automobiliais* turi būti laikomos motorinės transporto priemonės, kurių pagrindinė paskirtis yra daiktų ir/ar asmenų gabenimas iš vienos vietos į kitą.¹⁶ Iš praktinės pusės šį tikslą gali patenkinti tiek konvencinės, tiek ir autonominės transporto priemonės. Tačiau, skirtingai nei įprasti, autonominiai automobiliai susisiekimo galimybę gali suteikti daug platesniam vartotojų ratui.¹⁷ Be to, specifinė tokių transporto priemonių paskirtimi taip pat yra eismo dalyvių produktyvumo didinimas.¹⁸

Antra, toks automobilis privalo turėti tam tikrą *autonomiškumo* lygį. Jis indikuoja kokios apimties tiesioginis žmogaus įsikišimas yra reikalingas transporto priemonei funkcionuoti pagal jo paskirtį.¹⁹ Automobiliui autonomiškumą suteikia programinė įranga, galinti savarankiškai atlikti įrenginio valdymo funkcijas. Tai yra esminis požymis skiriantis autonomines transporto priemones nuo konvencinių.

¹³ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, p.49.

¹⁴ FUNKHOUSER, K.: “Paving the Road Ahead: Autonomous Vehicles, Products Liability, and the Need for a New Approach”; *Utah Law Review*, 2013, p.441.

¹⁵ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, p.49.

¹⁶ GURNEY, J. K.: „Sue my car not me: products liability and accidents involving autonomous vehicles“; *Journal of Law, Technology & Policy*, 2013, p.254.

¹⁷ BOSCH, T.: “Watch a Blind Man Take Google’s Self-Driving Car for a Spin”; *Slate*, 2012-03. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <<https://slate.com/technology/2012/03/google-s-self-driving-car-takes-a-blind-man-to-taco-bell-video.html>>

¹⁸ “Volvo Car Corporation aims for leadership within autonomous driving technology”; *Volvo Car Group press release*, 2012-09. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 9 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.media.volvocars.com/global/en-gb/media/pressreleases/45718>>

¹⁹ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, p.50.

Trečia, saugus ir veiksmingas autonominės transporto priemonės dalyvavimas eisme gali būti užtikrintas tik tada, kai tokio automobilio programinė įranga turi galimybę dalintis savo veiklos duomenimis su kitais kelių eismo dalyviais, gauti informaciją apie eismo sąlygas ir kitokio pobūdžio tinklo atnaujinimus. Todėl autonominių automobilių *sąsajumas* turi būti suprantamas taip, kad jie belaidžiu ryšiu yra susieti su kitais ryšio objektais (angl. *vehicle to everything* - V2X).²⁰ Pagrindė ši sąsaja pasireiškia tarp dviejų ar daugiau autonominių transporto priemonių (angl. *vehicle to vehicle* - V2V) arba tarp automobilio ir specialios telekomunikacijų infrastruktūros (angl. *vehicle to infrastructure* - V2I).²¹

1.2. Transporto priemonių autonomiškumo lygiai

Itin svarbus yra antrasis – transporto priemonės autonomiškumo – elementas. Visos motorinės transporto priemonės gali būti klasifikuojamos pagal jų automatizacijos lygį.²² „Society of Automotive Engineering“ (SAE) yra paskelbusi rekomenduojamą praktiką tiek automobilių gamintojams, tiek ir įstatymų leidėjams, susijusią su autonominėmis transporto priemonėmis (J3016-201609).²³ Joje yra pateikta tokių transporto priemonių klasifikacija pagal tai, kiek dinaminio vairavimo procesų atlieka automobilis, o kiek – vairuotojas.²⁴ Iš viso yra išskiriami šeši autonomiškumo lygiai nuo žemiausio - 0 (jokio autonomiškumo), iki aukščiausio - 5 (visiškas autonomiškumas). Trumpai transporto priemonių autonomiškumo lygiai gali būti apibūdinti taip²⁵:

0 lygis. Nėra jokios transporto priemonės automatizacijos, o jos vairuotojas yra fizinis asmuo, visą laiką turintis absoliučią transporto priemonės kontrolę ir įrenginio valdymo pareigas.

1 lygis. Automobilyje įrengtos tam tikros pažangios vairuotojų pagalbos sistemos

²⁰ McLELLAN, C.: „What is V2X communication? Creating connectivity for the autonomous car era“; *ZDNet*, 2018-03. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.zdnet.com/article/what-is-v2x-communication-creating-connectivity-for-the-autonomous-car-era/>>

²¹ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, p.50.

²² BIEZEINSLER, J., et.al.: “Legal aspects on automated driving“; *Adaptive*, 2017-06, p.17.

²³ “JAV automobilių inžinierių organizacijos parengta klasifikacija J3016_201806 (Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for on-Road Motor Vehicles, Society of Automotive Engineering (SAE)), 2018. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.sae.org/standards/content/j3016_201806/>

²⁴ MITKEVIČIUS, V.: “Autonominiai automobiliai – šiandienos teisiniai iššūkiai rytojui“; *Teisė*, 2016, p.127.

²⁵ JONES, A.: “Autonomous Cars: Navigating the Patchwork of Data Privacy Laws That Could Impact the Industry“; *Catholic University Journal of Law and Technology*, 2017, p.186.

(angl. *ADAS*), galinčios atlikti kai kuriuos transporto priemonės valdymo veiksmus, pavyzdžiui padidinti arba sumažinti jos judėjimo greitį. Tačiau vairuotojas iš esmės atlieka visas automobilio valdymo funkcijas ir visais atvejais turi būti dėmesingas kelyje.

2 lygis. Tai reiškia dalinį transporto priemonės autonomiškumą, kuomet vairuotojas programinei sistemai gali perduoti vykdyti kai kurias pirmines automobilio valdymo funkcijas: jis gali nelaikyti rankų ant vairo, taip pat nuimti koją nuo pedalų. Tačiau vairuotojas visos kelionės metu turi stebėti kaip automobilis savarankiškai atlieka įrengino valdymą ir bet kuriuo metu būti pasiruošęs perimti šias funkcijas.

3 lygis. Sąlyginio autonomiškumo pagrindu 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. Įprastai 3 SAE lygio transporto priemonė autonomiškai gali funkcionuoti nesudėtinguose kelio ruožuose, pavyzdžiui, greitkeliuose.

4 lygis. Vienintelė vairuotojo pareiga šiuo atveju yra nurodyti kelionės destinaciją bei direkcijas. Pati automobilio valdymo kontrolė nuo vairuotojo jau nepriklauso, tačiau visiškai autonomiškai transporto priemonė gali veikti tik tam tikroje aplinkoje bei konkrečiomis sąlygomis.

5 lygis. Tai yra visiškai autonomiška motorinė transporto priemonė, kurios programinė sistema bet kokiomis sąlygomis gali atlikti automobilio valdymo funkcijas lygiai taip pat arba geriau nei fizinis asmuo. Pastarasis šiuo atveju yra tik pasyvus keleivis, kuriam nebesipriklauso jokios su aktyviu transporto priemonės valdymu susijusios pareigos.

1.3. Savivaldžiai automobiliai

Dauguma žmonių yra linkę naudoti tokius terminus kaip „*automobilis be vairuotojo*“, „*savivaldis automobilis*“ ir „*autonominis automobilis*“ tame pačiame kontekste.²⁶ Tačiau

²⁶ HICKS, M., FITZSIMMONS, M.: “Driverless cars explained: everything you need to know about the futuristic tech”; *Techradar*, 2018-06. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 8 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.techradar.com/news/driverless-cars-explained>>

iš tiesų yra didelis skirtumas tarp, pavyzdžiui, 3 SAE lygio autonominės transporto priemonės, galinčios savarankiškai keliauti greitkeliais bei kitais nepavojingais kelio ruožais, ir išties „savivaldžio“ automobilio, kurio dizainas apskritai nereikalauja tokio įrenginio kaip vairas.²⁷ Šias sąvokas, be kita ko, svarbu išskirti dėl to, jog priklausomai nuo autonominio automobilio autonomiškumo gali skirtis ir jų vartotojų duomenų apsaugos lygis:²⁸ kuo mažiau transporto priemonės valdymo funkcijų atlieka fizinis asmuo, tuo didesnę duomenų kiekį privalo generuoti ir kaupti savarankiškai automobilio valdymą atliekanti programinė įranga. Tačiau nepaisant akivaizdžių skirtumų, didieji transporto priemonių gamintojai minėtas sąvokas taip pat painioja - „Mercedes-Benz“ turėjo panaikinti savo reklaminę kampaniją skelbiančią, kad 2017 m. „E-Class“ modelis yra „savivaldė transporto priemonė“.²⁹

Visi savivaldžiai automobiliai yra autonominiai, tačiau ne visos autonominės transporto priemonės bus savivaldės. Savivaldis automobilis, be kita ko, privalo turėti: 1) fizinį asmenį ir programinę sistemą jungiančią interaktyvią ryšio sąsają (angl. *human-machine interface*); 2) vidinius duomenų jutiklius, renkančius informaciją apie automobilio valdymą ir būseną; 3) išorinius duomenų jutiklius, renkančius aplinkos duomenis; 4) automatine automobilio valdymo funkcijų kontrolę, ir; 5) pažangų dirbtinį intelektą (AI).³⁰ Dirbtinis intelektas yra būtina sąlyga, kadangi be jo transporto priemonės negali būti savivaldės.³¹ Kaip nurodoma teisės literatūroje, savivaldžiais automobiliais turėtų būti laikomos tik 4-5 SAE lygio transporto priemonės.³² Tokios pozicijos laikosi ir šio darbo autorius.

Nors SAE klasifikacija yra neįpareigojantis, JAV technologijų ekspertų sukurtas rekomendacinis konstruktas, tačiau kartu tai yra visuotinai pripažinta šios technologijos

²⁷ HICKS, M.: “Self-driving cars in California no longer require a human behind the wheel”; *Techradar*, 2018-02. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 27 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://www.techradar.com/news/self-driving-cars-in-california-no-longer-require-a-human-behind-the-wheel>>

²⁸ JONES, A.: “Autonomous Cars: Navigating the Patchwork of Data Privacy Laws That Could Impact the Industry”; *Catholic University Journal of Law and Technology*, 2017, p. 184;

²⁹ REILLY, K.: “Mercedes Pulled a Self-Driving Car Ad Because It's Not Actually a Self-Driving Car”; *Time*, 2016-07. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 21 d.]. Prieiga per internetą:

<<http://time.com/4431956/mercedes-benz-ad-confusion-self-driving/>>

³⁰ GLANCY, DOROTHY J.: “Autonomous and Automated and Connected Cars - Oh My: First Generation Autonomous Cars in the Legal Ecosystem”; *Minnesota Journal of Law, Science and Technology*, 2015, p.634.

³¹ HICKS, M., FITZSIMMONS, M.: “Driverless cars explained: everything you need to know about the futuristic tech”; *Techradar*, 2018-06. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 8 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://www.techradar.com/news/driverless-cars-explained>>

³² GLANCY, DOROTHY J.: “Autonomous and Automated and Connected Cars - Oh My: First Generation Autonomous Cars in the Legal Ecosystem”; *Minnesota Journal of Law, Science and Technology*, 2015, p.629.

klasifikavimo sistema, kuria remiasi ir Europos Parlamentas.³³ The Digital Transformation Monitor – Europos Komisijos sukurto projekto skirtas sekti technologijų plėtros tendencijas Bendrijoje - Pranešime be kita ko, pateikiama nuoroda į transporto priemonių klasifikavimą pagal SAE numatytus transporto priemonių autonomiškumo lygius.³⁴ Atitinkamai, šiame darbe taip pat bus remiamasi SAE pateikta klasifikacija.

³³ Europos Parlamentas, VAN DE CAMP, W.: „Report on autonomous driving in European transport“, *European Parliament Committee of Transport*, 2018-12, General Principles, 3 punktas.

³⁴ Europos Komisija, European Digital Transformation Monitor: „Autonomous cars: a big opportunity for European industry“; *European Commission*, 2017. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/dem/monitor/sites/default/files/DTM_Autonomous%20cars%20v1_1.pdf>

2. AUTONOMINIO TRANSPORTO REGLAMENTAVIMAS TARPTAUTINĖS, EUROPOS SAJUNGOS IR VALSTYBINIU LYGMENIU.

2.1. Autonominio transporto reglamentavimas tarptautinėje teisėje. Vienos konvencija. Ženevos konvencija

Tarptautinės teisės lygmeniu motorinėms transporto priemonėms ir jų valdytojams yra taikoma Vienos kelių eismo konvencija (toliau – Konvencija).³⁵ Tai yra plačiausią apimtį turintis teisės aktas skirtas motorinio transporto reglamentavimui.³⁶ Europos Sąjunga yra viena iš Konvenciją ratifikavusių šalių, todėl šis teisinis dokumentas taip pat imperatyviai taikomas ir visoms ES valstybėms narėms. Konvencija, be kita ko, nustato kokie įrenginiai yra laikytini motorinėmis transporto priemonėmis.³⁷ Šiai kategorijai nuo 2014 metų priskiriami ir autonominiai automobiliai.³⁸ Autonominių transporto priemonių dalyvavimas eisme yra leidžiamas, jei tokios technologijos atitinka Jungtinių Tautų numatytas bendrąsias transporto priemonių taisykles arba jeigu įrenginio valdytojas turi galimybę perimti automobilio valdymo pareigas ar apskritai išjungti jo programinę sistemą.³⁹ Ženevos kelių eismo konvencija, kurią Lietuvos Respublika ratifikavo 2018 metų pabaigoje⁴⁰, taip pat nurodo, jog kiekvienoje pavienėje transporto priemonėje arba transporto priemonių junginyje turi būti vairuotojas, tačiau nedraudžia vykdyti autonominių automobilių eksploatacijos.⁴¹

Iš nurodytų apibrėžimų galima daryti išvadą, jog šiuo metu tarptautinė teisė tiesiogiai pripažįsta tik 1-3 SAE lygio autonomines transporto priemones.⁴² Todėl Ženevos ir Vienos konvencijų nepasirašiusios valstybės turi pranašumą prieš Europos Sąjungą, kiek tai susiję

³⁵ 1968m. Vienos kelių eismo konvencija, Valstybės žinios, 2002-01-09, Nr. 2-54.

³⁶ UNECE: “50 years on, the 1968 Conventions on Road Traffic and Road Signs and Signals are still at the core of road safety efforts worldwide”; *UNECE Press release*, 2018-11. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 2 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2018/50-years-on-the-1968-conventions-on-road-traffic-and-road-signs-and-signals-are-still-at-the-core-of-road-safety-efforts-worldwide/doc.html>>

³⁷ 1968m. Vienos kelių eismo konvencija, Valstybės žinios, 2002-01-09, Nr. 2-54, 8str., 5bis.

³⁸ UNECE: “UNECE paves the way for automated driving by updating UN international convention”; *UNECE Press release*, 2016-03. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 4 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2016/unece-paves-the-way-for-automated-driving-by-updating-un-international-convention/doc.html>>

³⁹ 1968m. Vienos kelių eismo konvencija, Valstybės žinios, 2002-01-09, Nr. 2-54, 8str., 5bis.

⁴⁰ Lietuvos Respublikos Seimas: “Seimas ratified the Convention on Road Traffic”; *LRS Press release*, 2018-09. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 18 d.]. Prieiga per internetą:

<https://www.lrs.lt/sip/portal.show?p_r=119&p_k=2&p_t=261149>

⁴¹ 1949m. Ženevos kelių eismo konvencija, TAR, 2019-01-30, Nr. 1372, 8str. 1d.

⁴² MITKEVIČIUS, V.: “Autonominiai automobiliai – šiandienos teisiniai iššūkiai rytojui”; *Teisė*, 2016, p.129.

su šios technologijos plėtra.⁴³ Geras pavyzdys yra Jungtinės Amerikos Valstijos, kurios įstatymai imperatyviai nedraudžia visiško autonomiškumo transporto priemonių eksploatavimo, todėl savivaldžiai automobiliai kai kuriose JAV valstijose jau yra registruojami ir dalyvauja viešajame eisme.

2.2. Autonominio transporto reglamentavimas Europos Sąjungos teisėje.

Pagrindų direktyva. UNECE taisyklės.

Tuo tarpu Europos Sąjungos motorinių transporto priemonių gamintojai yra saistomi ne tik tarptautinės, bet ir Europos Sąjungos vidaus teisės. Tam, kad galėtų išleisti produktą į apyvartą, jie turi laikytis specialios transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemos, numatytos Direktyvoje 2007/46/EB (Pagrindų direktyva).⁴⁴ Šia direktyva nustatoma suderinta visų naujų transporto priemonių ir jų sudėtinių dalių atitikimo administracinėms nuostatomis ir bendriems techniniams reikalavimams patvirtinimo sistema. Ja siekiama palengvinti transporto priemonių registravimą, pardavimą bei eksploatavimo pradžią Europos Sąjungoje.⁴⁵

Pagrindų direktyvos tikslas yra užtikrinti kelių eismo saugumą, sveikatos apsaugą, aplinkos apsaugą, energijos vartojimo efektyvumą ir užkirsti kelią neteisėtam transporto priemonių naudojimui.⁴⁶ Ji numato jog jei vienoje valstybėje narėje konkrečiai transporto priemonei yra suteiktas galiojantis patvirtinimo liudijimas, toks įrenginys turi būti teisiškai pripažįstamas kaip atitinkantis standartinius reikalavimus ir kitose ES valstybėse, taip užtikrinant sklandžią bendrosios rinkos integraciją.⁴⁷

Tačiau pačioje direktyvoje konkretūs techniniai reikalavimai motorinėms transporto priemonėms nenurodomi.⁴⁸ Tuo tarpu IV priede pažymima, jog techniniams automobilių reikalavimams turi būti taikomos tarptautinės UNECE (angl. *United Nations Economic*

⁴³ SMOLNICKI, P. M.: “Geneva Convention & Vienna Convention”; *A Medium Corporation*, 2017-05. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 24 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://medium.com/@piotrsmolnicki/geneva-convention-vienna-convention-2614e6f2b4e1>>

⁴⁴ 2007 m. rugsėjo 5 d. 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, 2007.

⁴⁵ 2007/46/EB, 1 str.

⁴⁶ 2007/46/EB, rezoliucinė dalis, 3 punktas.

⁴⁷ 2007/46/EB, 18 str.

⁴⁸ LUTZ, L.S.: “Automated Vehicles in the EU: A Look at Regulations and Amendments”; *GenRe publications*, 2016-03. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą:

<<http://www.genre.com/knowledge/publications/cmint16-1-en.html>>

Comission for Europe) suformuluotos taisyklės. Pagrindinis UNECE tikslas yra standartizuoti transporto priemonių nei jų dalių techninius reikalavimus ir taip užtikrinti laisvą asmenų judėjimą tarp Vienos Konvencijos valstybių narių.

UNECE 79 Reglamentas⁴⁹, nustatantis vairavimo konfigūracijos reikalavimus, nurodo, jog pažangi pagalbinė vairavimo sistema gali padėti vairuotojui valdyti transporto priemonę tik tuo atveju, jei vairuotojas visada išlieka pagrindiniu transporto priemonės valdytoju.⁵⁰ Be to, ši sistema turi būti sukurta taip, kad vairuotojas bet kada sąmoningai galėtų sustabdyti pagalbinės funkcijos veikimą.⁵¹ Toks reglamentavimas atitinka Vienos Konvencijos nuostatas bei suteikia teisę eksploatuoti autonomines transporto priemones iki 3 SAE lygio. Iš kitose pusės jis yra restriktyvus ir ilgainiui gali apsunkinti autonominių automobilių technologijos plėtrą.

Tiesa, UNECE 79 reglamente minimos ir savarankiškos vairavimo sistemos.⁵² Tai yra tokios sistemos, kurios pasižymi pagal gaunamus išorinius signalus veikiančia elektronine valdymo sistema, o automobilio vairuotojas šiuo atveju nebūtinai yra pagrindinis transporto priemonės valdytojas. Savarankiškos vairavimo sistemos privalo turėti vairuotoją, todėl diskutuotina ar galėtų būti laikomos savivaldžiais automobiliais. Iš kitos pusės, tokios sistemos yra artimos 4 SAE lygio transporto priemonėms. Todėl galima būtų teigti, jog tarptautinė teisė, teoriškai, tokių automobilių eksploataciją pripažįsta. Kita vertus, tikslaus atsakymo nepateikta ir šioje srityje vyrauja teisinis neaiškumas: ECE 79 reglamente nurodyta, jog jame numatyti techniniai transporto priemonių reikalavimai savarankiškomis vairavimo sistemoms apskritai negali būti taikomi.⁵³

Atsižvelgus į minėtų teisės aktų analizę, darytinos kelios išvados. Pirma, po atliktų įstatymų pakeitimų, tarptautinės teisės normos leidžia eksploatuoti autonominius automobilius. Antra, dabartiniai tarptautiniai motorinių transporto priemonių standartai reikalauja, jog visi automobiliai būtų kuriami tokiu būdu, kad fizinis asmuo galėtų bet kada perimti jo valdymą, t.y. visi tokie įrenginiai privalo turėti vairuotoją. Atitinkamai, tiek Vienos, tiek Ženevos konvencijos yra gana restriktyvios tolimesnei autonominių technologijų plėtrai⁵⁴ – jos pripažįsta tik 1-3 SAE lygio transporto priemones. Trečia,

⁴⁹ Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JT/EEK) taisyklė Nr. 79. Suvienodintos transporto priemonių tvirtinimo nuostatos, atsižvelgiant į vairavimo mechanizmą, *Oficialusis leidinys*, 2008.

⁵⁰ *Ibid.* 2.3.4.

⁵¹ *Ibid.* 5.1.6.

⁵² *Ibid.* 2.3.3.

⁵³ *Ibid.* 1.2.2.

⁵⁴ JACOBS, F.: “Why Europe is losing the race for autonomous vehicles”; *FleetEurope*, 2018-08. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 9 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.fleeturope.com/en/smart->

galima argumentuoti, jog tarptautinė teisė nedraudžia ir 4 SAE lygio automobilių, tačiau, iš kitos pusės, ji pati konstatuoja tai, jog standartiniai techniniai reikalavimai (taikytini 1-3 SAE lygio automobiliams) savarankiškų vairavimo sistemų atžvilgiu nėra pakankamai pažangūs. Šiai nuomonei pritaria ir Europos Parlamentas.⁵⁵ Tačiau atskirų taisyklių savarankiškomis vairavimo sistemoms UNECE nėra sukūrusi. Tokia situacija yra nepalanki tiek įstatymų leidėjams, kurie teisėkūroje nurodo skirtingus autonominių automobilių techninius standartus, tiek ir gamintojams, kurie neturi aiškių teisinių reikalavimų, kuriais galėtų remtis. Galiausiai, akivaizdu, jog 5 SAE lygio transporto priemonių tarptautinė teisė kol kas nepripažįsta.

Nepaisant to, Europos Sąjungos Pagrindų direktyva numato, jog gamintojui pateikus paraišką, valstybės narės gali suteikti Europos Bendrijos (EB) tipo laikiną patvirtinimą naujoms technologijoms ar naujoms koncepcijoms.⁵⁶ Tai reiškia, jog ES valstybėms narėms, teoriškai, suteikia teisę savo teritorijoje eksploatuoti savivaldžius automobilius. Atitinkamai, kitos valstybės narės individualiai gali nuspręsti ar pripažinti laikiną patvirtinimą ar ne. Tuo tarpu dėl galutinio EB tipo patvirtinimo įsigaliojimo, per šešis mėnesius nuo jo pateikimo, sprendžia Komisija.⁵⁷

Galiausiai, net jei Komisija ir nepripažįsta laikinojo savivaldžio automobilio tipo patvirtinimo, valstybėms narėms yra leidžiama registruoti, parduoti ir pradėti eksploatuoti transporto priemones, pagamintas pagal laikino patvirtinimo tipą anksčiau, negu jis neteko galios.⁵⁸ Teoriškai, visa tai galėtų sukurti situaciją, kuomet vienos iš Europos Sąjungos valstybių kelių eisme dalyvauja savivaldė transporto priemonė, kurios nepripažįsta nei ES, nei, juo labiau, tarptautinė teisė.

Nors Europos Sąjunga nedraudžia valstybių narių gamintojams kurti savivaldžių automobilių, tačiau faktas, jog kiekviena valstybė narė savo nuožiūra gali pripažinti arba nepripažinti tokių naujų koncepcijų, suponuoja didelį teisinį neaiškumą Bendrijoje.⁵⁹ Dėl šios priežasties ES valstybių teritorijose yra taikomi skirtingi autonominių transporto priemonių apibrėžimai, techniniai reikalavimai, normos, susijusios su jų vairuotojų

[mobility/europe/features/why-europe-losing-race-autonomous-vehicles?a=FJA05&t%5B0%5D=Volkswagen&t%5B1%5D=Waymo&curl=1](https://www.fleeturope.com/en/smart-mobility/europe/features/why-europe-losing-race-autonomous-vehicles?a=FJA05&t%5B0%5D=Volkswagen&t%5B1%5D=Waymo&curl=1)

⁵⁵ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, p.5.

⁵⁶ 2007/46/EB, 20str. 1d.

⁵⁷ 2007/46/EB, 20str. 4d.

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ JACOBS, F.: “Why Europe is losing the race for autonomous vehicles”; *FleetEurope*, 2018-08. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 9 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.fleeturope.com/en/smart-mobility/europe/features/why-europe-losing-race-autonomous-vehicles?a=FJA05&t%5B0%5D=Volkswagen&t%5B1%5D=Waymo&curl=1>>

teisėmis ir pareigomis bei kt. Visa tai ilgainiui sukels problemas Europos Sąjungos vidaus rinkos integracijai. Tai bus iliustruojama tolimesnėje darbo eigoje lyginant Vokietijos ir Lietuvos įstatymus.

2.3. Autonominio transporto reglamentavimas Lietuvoje

Teisės literatūroje minima, jog autonominių automobilių eksploatacija Lietuvoje yra leidžiama.⁶⁰ Pirma, Lietuva yra daugelio tarptautinės teisės sutarčių ir reglamentų, kurie leidžia autonominių automobilių eksploatavimą, dalyvė. Antra, LR saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (toliau – LR SEAKĮ) nedraudžia Lietuvos Respublikos eisme dalyvauti autonominiam automobiliui, registruotam užsienio valstybėje ir gavusiam galiojantį patvirtinimą pagal Pagrindų direktyvą. Trečia, LR SEAKĮ ir Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklės⁶¹ eksplicitiškai nenumato draudimo registruoti techniškai tvarkingų autonominių transporto priemonių.

Iš kitos pusės, tiesiogiai autonominių transporto priemonių Lietuvos įstatymų leidėjas teisės aktuose nemini. Paradoksalu, tačiau Lietuvos Respublikos įstatymų leidėjas ėmėsi iniciatyvos sureguliuoti būtent savivaldžius automobilius. Analizuojant LR teisės aktus nėra aišku ar įstatymų leidėjas siekė įteisinti tik savivaldžius automobilius, ar ši sąvoka apima ir visas kitas autonomines transporto priemones. Bet kuriuo atveju toks reglamentavimas nėra išsamus.

2.3.1. Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas

LR SEAKĮ nurodo, jog savivaldis automobilis yra save valdantis automobilis, kuris dalyvauja viešajame eisme be asmens įsikišimo ir gali būti tiesiogiai ar nuotoliniu būdu valdomas asmens, jeigu šią galimybę numatė tokio automobilio gamintojas.⁶² Taigi, Lietuvos Respublikos teisėje išskiriamos dvi savivaldžių automobilių kategorijos. Pirma, tai tokie savivaldžiai automobiliai, kurie gali būti valdomi fizinio asmens. Turint omenyje tai, kad savivaldžiais automobiliais, pagal tarptautinius standartus, laikytinos tik pilnai

⁶⁰ MITKEVIČIUS, V.: „Autonominiai automobiliai – šiandienos teisiniai iššūkiai rytojui“; *Teisė*, 2016, p.130.

⁶¹ Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro įsakymas dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo, *Valstybės žinios*, 2001-06-06, Nr. 48-1683.

⁶² Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, *Valstybės žinios*, 2000-10-31, Nr. 92-2883.

autonomiškos transporto priemonės, toks apibrėžimas nėra tikslus ir yra artimesnis 3-4 SAE lygio transporto priemonėms. Tačiau savivaldžiu automobiliu taip pat laikoma ir tokia transporto priemonė, kuri jokiais aplinkybėmis nesuteikia jos valdytojui galimybės perimti įrenginio valdymo funkcijų. Toks apibrėžimas apibūdina SAE 5 lygio standartą.

Kaip minėta, LR įstatymų leidėjas “autonominių” transporto priemonių įstatymuose apskritai nemini, o teisės normose skirtose savivaldžiam transportui nepateikia jokių nuorodų į SAE ar jokią kitą klasifikaciją. Įstatymuose nėra pateikiami ir pakankamai išsamūs techniniai savivaldžių transporto priemonių reikalavimai, kurie, bent iš dalies, leistų atskirti šiuos įrenginius.

Jau minėta, kad priklausomai nuo automobilio autonomiškumo gali reikšmingai skirtis ir teisinis reglamentavimas. Todėl dabartinė situacija sukuria teisinį neaiškumą ir yra problematiška teismams, kurie ateityje turės priimti sudėtingus sprendimus dėl, pavyzdžiui, vidutinio autonomiškumo automobilio sukulto eismo įvykio, kuomet svarbus elementas apskaičiuojant žalą bei sprendžiant dėl civilinės atsakomybės gali būti automobilio vairuotojo pareiga elgtis atsakingai. Vairuotojo pareigų apimtis ir rūpestingumo standartas gali drąstiškai skirtis priklausomai nuo to, kokio autonomiškumo yra transporto priemonė.

Dar vienas svarbus probleminis aspektas yra tai, kad Lietuvos įstatymų leidėjas, reglamentuodamas savivaldžius automobilius nenumatė išsamių jų valdytojų/vairuotojų teisių ir pareigų. Vienintelė LR SEAKĮ nurodyta savivaldžio automobilio valdytojo pareiga yra užtikrinti saugų savivaldžio automobilio dalyvavimą viešajame eisme. Akivaizdu, jog, atsižvelgiant į autonominių automobilių specifiką, toks reglamentavimas nėra pakankamai išsamus. Tuo tarpu savivaldės transporto priemonės valdytojas prilyginamas motorinės transporto priemonės vairuotojui nuo tada, kai perima savivaldžio automobilio valdymą.⁶³ Atitinkamai, nuo to momento jam suteikiamos ir įprastos vairuotojo teisės ir pareigos, tačiau kol transporto priemonės kontrolės funkcijos priklauso jos programinei sistemai, faktinis automobilio valdytojas neturi jokių specifinių teisių ir pareigų.

2.3.2. Savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašas

LR SEAKĮ taip pat numatyta, jog saugaus eismo Respublikoje užtikrinimas priklauso

⁶³ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, *Valstybės žinios*, 2000-10-31, Nr. 92-2883, 20str. 4d.

Susisiekimo ministerijai arba jos įgaliotoms institucijoms.⁶⁴ Viena iš ministerijai numatytų pareigų - nustatyti savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygas ir tvarką.⁶⁵ Atitinkamai, šių transportų priemonių dalyvavimą eisme reglamentuoja Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu patvirtintas Savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašas (toliau – Aprašas).⁶⁶ Šiame teisės akte išsamios savivaldžių transporto priemonių valdytojų ir/ar vairuotojų teisės ir pareigos taip pat nepateikiamos, o tik apibendrintai nurodoma, jog savivaldžių automobilių gamintojai, savininkai, valdytojai ir vairuotojai turi laikytis Įstatymo ir Kelių eismo taisyklių nuostatų bei privalo imtis visų būtinų priemonių ir veiksmų, kad savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme metu būtų užtikrintas eismo saugumas.⁶⁷ Galima teigti, jog toks reikalavimas suponuoja aktyvią savivaldžio automobilio naudotojo pareigą visais atvejais sekti kelionės maršrutą. Tai prasilenkia su viena iš svarbiausių savivaldžių automobilių paskirčių – sukurti padidinto produktyvumo galimybes eismo dalyviams.

Be to, Lietuvos teisėje numatytas savivaldžių automobilių reglamentavimas prieštarauja Vienos Konvencijai bei tarptautiniams UNECE standartams, kurių taisyklės yra imperatyviai taikomos visoms Lietuvoje eksploatuojamoms motorinėms transporto priemonėms. Lietuvos Respublikos Konstitucija nurodo, jog tarptautinės sutartys, kurias ratifikavo Lietuvos Respublikos Seimas, yra sudedamoji Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalis.⁶⁸ Ratifikuotos tarptautinės sutartys turi būti taikomos kaip ir Lietuvos Respublikos įstatymai, o jei tarptautinė sutartis nustato kitokias normas negu Lietuvos Respublikos įstatymai (priimti po šios sutarties įsigaliojimo), taikomos Lietuvos Respublikos tarptautinės sutarties nuostatos.⁶⁹

Šio darbo autoriaus nuomone, LR įstatymų leidėjo priimtas savivaldžių automobilių reglamentavimas buvo itin skubotas, todėl neturi aiškaus teisinio pagrįstumo. Pirma, nėra aišku ką tiksliai reiškia LR SEAKĮ apibūdinti savivaldžiai automobiliai – ar tai visos autonominės transporto priemonės ar tik 4-5 SAE lygio įrenginiai? Skirtingi

⁶⁴ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, *Valstybės žinios*, 2000-10-31, Nr. 92-2883, 10str. 1d.

⁶⁵ *Ibid.* 10str. 1d. 33 punktas.

⁶⁶ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtintas savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašas, Nr. 12-01-30, 2018.

⁶⁷ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtintas savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašas, Nr. 12-01-30, 2018, 4-5 pnt.

⁶⁸ Lietuvos Respublikos Konstitucija (su pakeitimais ir papildymais). Lietuvos Aidas, 1992, Nr. 220, 138str. 3d.

⁶⁹ MITKEVIČIUS, V.: “Autonominiai automobiliai – šiandienos teisiniai iššūkiai rytojui”; *Teisė*, 2016, 130p.

autonomiškumo lygiai, teoriškai, turėtų reikšti ir atskirą jų specifiką bei teisinį reglamentavimą, tačiau Lietuvos teisėje nesiremiama jokia oficialia autonominių automobilių klasifikacija. Antra, įstatymai nenurodo konkrečių tokių automobilių naudotojų teisių ir pareigų, o tai nėra palanku nei vartotojams, nei teismams. Trečia, dabartinis teisinis reglamentavimas paneigia savivaldžių automobilių esmę – suteikti susisiekti galimybę platesniam vartotojų ratui bei skatinti jų produktyvumą eismo metu. Ketvirta, dabartinis savivaldžių automobilių reglamentavimas Lietuvos Respublikoje prieštarauja ir tarptautinės teisės normoms, reguliuojančioms kelių eismą bei transporto priemonių eksploatavimą.

Galiausiai, teigtina, jog savivaldžių automobilių įteisinimas Lietuvoje buvo atliktas skubotai, siekiant pritraukti vietos ir užsienio kapitalo įmones, norinčias atlikti išmaniųjų technologijų bandymus Lietuvos teritorijoje.⁷⁰ Tačiau į teisines problemas ir specifikas, kurias gali sukurti šios technologijos eksploatavimas keliuose atsižvelgta nebuvo.

2.4. Autonominio transporto reglamentavimas Vokietijoje

Analizuojant Vokietijos Federacijos teisę galima matyti, jog daugeliu atžvilgių ji yra tikslesnė bei išsamesnė. Vokietija buvo pirmoji Europos Sąjungos valstybė, kuri pakeitė savo galiojančius nacionalinius teisės aktus siekiant autonominių automobilių technologiją inkorporuoti į teisinę sistemą.⁷¹ Be įstatymų pakeitimų, susijusių su techniniais reikalavimais autonominiams automobiliams bei jų vairuotojų teisėmis ir pareigomis, Vokietija taip pat tapo pirmąja valstybe pasaulyje autonominiams automobiliams sukūrusią ir konkrečias etikos taisykles.⁷² Pasak Vokietijos valdžios institucijų, tokia įstatymų leidėjo iniciatyva pagrįsta tuo, kad, norint sėkmingai vykdyti technologijų plėtrą, automobilių pramonei privalu žinoti aiškius teisės keliamus reikalavimus.⁷³ Šiais teisinio reglamentavimo pakeitimais taip pat buvo siekiama parodyti pavyzdį kitoms Europos

⁷⁰ GUDAVIČIUS, S.: „Lietuvoje skinasi kelių savivaldžių automobilių įteisinimas“; *Verslo žinios*, 2017-11. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 20 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.vz.lt/verslo-aplinka/2017/11/14/lietuvoje-skinasi-kelia-savivaldziu-automobiliu-iteisinimas>>

⁷¹ MAY, C.: “All Roads Lead to...Germany? Meet the New Autonomous Driving Hub”; *Hackernoon*, 2019-01. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 14 d.]. Prieiga per internetą: <<https://hackernoon.com/all-roads-lead-to-germany-meet-the-new-autonomous-driving-hub-ce59ed5d34d9>>

⁷² GILES, R.: “Driving forwards - Germany first to adopt ethical rules for automated vehicles”; *Lexology*, 2017-10. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=4802f752-07b3-45db-b368-238c24f797bf>>

⁷³ German debates on automated driving legislation”; *Connected Automated Driving*, 2017-07. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 25 d.]. Prieiga per internetą: <<https://connectedautomateddriving.eu/mediaroom/german-debates-automated-driving-legislation/>>

Sąjungos valstybėms imtis iniciatyvos autonominio transporto reglamentavimo srityje.⁷⁴

Vokietijos įstatymai išsamiau ir tiksliau reglamentuoja autonominį transportą nei Lietuvos teisė. Visų pirma, Vokietijos įstatymų leidėjas tiesiogiai remiasi SAE nurodyta klasifikacija bei nurodo, jog viešuosiuose keliuose yra leidžiamos tiek vidutinio, tiek aukšto ar visiško autonomiškumo motorinės transporto priemonės.⁷⁵

Antra, Vokietijos įstatymai taip pat nurodo konkrečius techninius reikalavimus tokioms transporto priemonėms.⁷⁶ Vienas iš jų - autonominio automobilio valdytojas visais atvejais privalo turėti galimybę perimti transporto priemonės kontrolę, nepaisant automobilio automatizacijos lygio.⁷⁷ Toks reglamentavimas, be kita ko, atitinka tarptautinės teisės šioje srityje numatytas taisykles.

Trečia, Vokietijos įstatymų leidėjas numato specifines autonominių transporto priemonių vairuotojų teises ir pareigas.⁷⁸ Pavyzdžiui, autonominio automobilio valdytojui yra suteikiama teisė atitraukti dėmesį nuo eismo ir automobilio valdymo ir užsiimti kita veikla, jei automobilio programinei sistemai jį išpėjus pastarasis gali perimti įrenginio kontrolę.⁷⁹ Toks reglamentavimas yra daug konkretnesnis ir artimesnis autonominių automobilių prigimčiai, negu nurodytasis Lietuvos teisėje.

Lyginant Lietuvos ir Vokietijos teisinį reglamentavimą autonominio transporto srityje galima daryti kelias išvadas. Pirma, techniniai reikalavimai keliami tokioms transporto priemonėms ganėtinai reikšmingai skiriasi. Tai gali sukurti situaciją, kuomet Lietuvos gamintojo sukurtas savivaldis automobilis (nesuteikiantis automobilio valdytojui galimybės jo vairuoti), atitinkantis visus LR teisės keliamus reikalavimus, negali būti eksploatuojamas Vokietijoje, kurioje vairuotojo galimybė perimti automobilio valdymą yra imperatyviai privaloma sąlyga.

Tuo tarpu net jei Europos Komisija suteiktų Lietuvos gamintojui laikinojo tipo patvirtinimą gaminti savivaldžius automobilius, kurie nesuteikia galimybės fiziniam asmeniui perimti kontrolės, atitinkamos institucijos Vokietijoje, greičiausiai, atsisakytų jį patvirtinti savo teritorijoje. Apskritai, pagrindinė autotransporto paskirtis yra susisiekimas,

⁷⁴ German debates on automated driving legislation”; *Connected Automated Driving*, 2017-07. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 25 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://connectedautomateddriving.eu/mediaroom/german-debates-automated-driving-legislation/>>

⁷⁵ Vokietijos aštuntasis kelių eismo įstatymo pakeitimas (German Bundestag: 8th Act amending the Road Traffic Act), 2017.06, 1str., 1A (1). [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/DG/eight-act-amending-the-road-traffic-act.pdf?__blob=publicationFile>

⁷⁶ *Ibid.* 1A (2).

⁷⁷ *Ibid.* 1A (2(4)).

⁷⁸ *Ibid.* 1B.

⁷⁹ *Ibid.* 1B, (1).

kuris dažnai gali pasireikšti ir tarp skirtingų valstybių ir, analogiškai, teisės jurisdikcijų.⁸⁰ Todėl minėti Lietuvos ir Vokietijos nacionalinės teisės tarpusavio prieštaravimai gali ne tik apriboti bendrosios vidaus rinkos integraciją, bet taip pat trikdyti laisvą prekių ir asmenų judėjimą Europos Sąjungoje.

Antra, autonominio transporto valdytojų ir vairuotojų teisės bei pareigos minėtuose įstatymuose skiriasi. Lietuvos teisė tokio įrenginio vairuotoją traktuoja taip pat kaip ir įprastos transporto priemonės, o specifinių pareigų savivaldžio automobilio faktiniam valdytojui nenurodo. Tuo tarpu Vokietijos teisė atsižvelgia į tai, jog autonominio automobilio vairuotojas yra unikalus kelių eismo subjektas, todėl jam turi būti nustatytos specialios teisės ir pareigos. Būtų naivu tikėtis, jog autonominių transporto priemonių valdytojai Lietuvoje žinos Vokietijoje tokiems teisės subjektams taikomą teisę ir atvirkščiai. Tai yra dar viena priežastis dėl kurios skirtingas reglamentavimas ES valstybių narių teisėje gali prisidėti prie laisvo asmenų judėjimo Europos Sąjungoje apribojimo.

Galima daryti išvadą, jog išvardyti teisiniai barjerai yra pakankamai reikšmingi tolimesnei autonominio transporto technologijos plėtrai ir teisiniam aiškumui Europos Sąjungoje, jos vidaus rinkos integracijai, laisvam asmenų judėjimui ir tarptautiniam ES konkurencingumui. Šią situaciją ištaisyti galima dviem būdais.

Pirma, ES valstybės narės, didėjant autonominio transporto kiekiui viešuosiuose keliuose, gali derinti teisinį autonominio transporto reglamentavimą tarpusavyje. Lietuvos įstatymų leidėjas galėtų imti pavyzdį iš Vokietijos teisės, kuri daug tiksliau, išsamiau ir veiksmingiau reguliuoja autonominio transporto dalyvavimą eisme. Tik suvienodinus teisės normas gali būti padėtas pagrindas veiksmingam ir laisvam susisiekimui tarp šių valstybių naudojantis autonominėmis transporto priemonėmis. Iš kitos pusės, pavienis įstatymų derinimas tarp ES valstybių narių nėra efektyvus nei laiko, nei ekonominiu atžvilgiu.

Daug veiksmingesnis būdas pasiekti suderintą autonominio transporto reglamentavimą Europos Sąjungoje yra vieningų standartų šioje srityje nustatymas visos Bendrijos lygiu. Apskritai, teigtina, jog teisinio reglamentavimo harmonizacija naujų technologijų atžvilgiu turėtų būti vienu iš ES teisėkūros prioritetų. Teisės normų nustatymas yra Sąjungos institucijų galioje, tačiau, kita vertus, tokiems veiksams atlikti yra reikalinga valstybių narių Europos Sąjungai suteikta kompetencija.

⁸⁰ BIEZEINSLER, J., et.al.: “Legal aspects on automated driving”; *Adaptive*, 2017-06, 11p.

3. EUROPOS SAJUNGOS KOMPETENCIJA TEISĖKŪROS SRITYJE. TECHNOLOGIJŲ PLĖTRA. TRANSPORTO TEISĖ

3.1. ES kompetencija įstatymų leidybos srityje

Sutartyje dėl Europos Sąjungos Veikimo (toliau - SESV) nurodyta, jog Europos Sąjunga ir jos valstybės narės dalijasi kompetencija teisiniuose klausimuose.⁸¹ Tam tikrose srityse valstybės narės Europos Sąjungai yra suteikusias vienasmenišką kontrolės teisę ir ten pastarajai priklauso išimtinė kompetencija.⁸² Tačiau nei viena iš minėtame straipsnyje nurodytų kategorijų nėra susijusi su teisiniu reglamentavimu kuris galėtų būti taikomas motorinėms transporto priemonėms ar, juo labiau, autonominiams automobiliams.

Tuo tarpu SESV 4 straipsnyje nurodytos teisės kategorijos, kuriose Europos Sąjungai ir jos valstybėms narėms priklauso pasidalijamoji kompetencija. Ji gali būti apibūdinta taip: „valstybės narės naudojami savo kompetencija tiek, kiek Sąjunga nepasinaudojo savo kompetencija“.⁸³ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas *Meroni*⁸⁴ byloje yra išskyręs institucinės pusiausvyros principą: „sąjungos institucijos privalo veikti vadovaudamosi joms Sutartimis suteiktais įgaliojimais“. Tai reiškia, jog ES reguliuodama teisinius santykius bendrijos viduje negali peržengti jai suteiktų įgaliojimų ribų. Europos Sąjungos kompetenciją reglamentuoti autonominių transportą turi būti analizuojama per skirtingas ES civilinės teisės sritis – technologijų plėtros ir transporto teisę.

3.2. Technologijų plėtra. Europos Parlamento Projektas dėl civilinės teisės taisyklių robotikos srityje nustatymo

Technologijų plėtros srityje Europos Sąjungos kompetencijai priklauso imtis veiksmų, ypač programoms apibrėžti ir įgyvendinti, „tačiau naudojimasis šia kompetencija negali trukdyti valstybėms narėms naudotis savo kompetencija“.⁸⁵ Šiuolaikiniame technologijų plėtros kontekste ypatingą svarbą turinti sritis yra robotika. Tai yra sąlyginai nauja

⁸¹ Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinės redakcijos. *Oficialusis leidinys C*, 2008, Nr. 115-1, 2str.

⁸² *Ibid.* 3str. 1d.

⁸³ *Ibid.* 2str. 2d.

⁸⁴ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas: C-9/56: *Meroni & Co., Industrie Metallurgiche, SpA v High Authority of the European Coal and Steel Community*, 1958.

⁸⁵ Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinės redakcijos. *Oficialusis leidinys C*, 2008, Nr. 115-1, 2str., 3d.

disciplina ES teisėje.⁸⁶ Kaip nurodo Europos Parlamentas, autonominiai automobiliai yra robotikos subkategorija.⁸⁷ Individualių teisės aktų minėtose srityse Bendrijos mastu kol kas nėra.

Iš kitos pusės, galima matyti Europos Sąjungos siekį imtis tam tikros teisėkūros iniciatyvos šioje srityje. Pirma, Europos Komisija, siekdama pagerinti Europos Sąjungos tarptautinį konkurencingumą technologijų plėtros perspektyvoje, yra sukūrusi viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę robotikos srityje (PPP).⁸⁸ Antra - valstybių narių pasirašyta 2016 m. Amsterdamo deklaracija dėl bendradarbiavimo autonominio motorinio transporto srityje⁸⁹ bei 2017 m. Protokolas dėl šių transporto priemonių testavimo dideliu mastu⁹⁰ reikalauja glaudesnio tarpvalstybinio bendradarbiavimo ir keitimosi informacija dėl autonominių automobilių bandymų valstybių narių keliuose.⁹¹

Vis dėl to svarbiausia Sąjungos iniciatyva robotikos ir, atitinkamai, autonominio transporto, reglamentavimo atžvilgiu, buvo 2017 m. vasario 16 d. Europos Parlamento Projektas su rekomendacijomis Komisijai dėl civilinės teisės taisyklių robotikos srityje nustatymo (toliau – Projektas).⁹² Projekte konstatuojama, jog norint užtikrinti efektyvią autonominių transporto priemonių plėtrą visoje Europos Sąjungoje, visapusiškai išnaudoti jų ekonominį potencialą ir gauti šios technologijos teikiamą naudą, ES transporto sektoriaus reguliavimui yra skubiai reikalingas papildytas įstatyminis reglamentavimas.⁹³

Projekte skatinamas administracinės ir privatinės teisės, taip pat civilinės atsakomybės, draudimo, duomenų ir intelektinės nuosavybės apsaugos bei robotikos etikos normų

⁸⁶ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, p.6.

⁸⁷ Europos Parlamento rezoliucija su rekomendacijomis komisijai dėl civilinės teisės normų robotikos srityje (European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics), P8TA (2017) 0051, 2017, 65p. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Sausio 17 d.]. Prieiga per internetą:

<<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P8-TA-2017-0051+0+DOC+XML+V0//EN#BKMD-12>>

⁸⁸ Europos Komisija, “Robotics Public-Private Partnership in Horizon 2020”, *Digital Single Market*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/robotics-public-private-partnership-horizon-2020>>

⁸⁹ Amsterdamo tarpusavio pagalbos deklaracija dėl autonominio transporto bandymų viešuosiuose keliuose (The 2016 Declaration of Amsterdam on cooperation in the field of connected and automated driving), 2016.04, *Europos Komisijos Oficialusis leidinys*, 2017. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 24 d.]. Prieiga per internetą: <http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3272_en.htm>

⁹⁰ Europos Sąjunga, Europos Ekonominė Bendrija: “Letter of intent on the testing and large-scale demonstrations of connected and automated driving (CAD)”; 2017.03.

⁹¹ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 12-13p.

⁹² Europos Parlamentas, DELVAUX, M.: „Draft Report with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics“; *European Parliament Committee on Legal Affairs*, 2016-05.

⁹³ *Ibid.* 15 punktas.

suderinimas Europos Sąjungoje. Pabrėžiama, kad vieningų teisės normų Bendrijoje trūkumas ir skirtingas autonominio transporto reguliavimas valstybių narių lygiu gali trukdyti vieningos autonominio transporto rinkos sukūrimui ir kelti pavojų Europos Sąjungos tarptautiniam konkurencingumui.⁹⁴ Į visa tai atsižvelgęs Europos Parlamentas Projekte Komisijai pateikė siūlymą sukurti direktyvą, kurios pagrindu būtų pasiektas harmonizuotas civilinės teisės taisyklių robotikos srityje reglamentavimas Sąjungos lygmeniu. Vienu iš direktyvos tikslų nurodytas pagrindinių autonominių automobilių technologijai taikytinų civilinės bei administracinės teisės normų nustatymas.⁹⁵

Tačiau Sutartyse teisėkūros kompetencija robotikoje Europos Sąjungai nėra numatyta. Kaip minėta, Sąjungos institucijos negali peržengti joms valstybių narių suteiktų įgaliojimų ribų. Dėl šios priežasties Parlamentas direktyvos sukūrimo pagrindu nurodo SESV 114 straipsnį.⁹⁶ Ši norma iš esmės suteikia galimybę Europos Sąjungai reguliuoti teisės klausimus, kurie nėra tiesiogiai susiję su jos kompetencija arba Sutartyse konkrečiai neišskirti kaip esantys jos galioje. Kitaip tariant, SESV 114 str. veikia kaip lankstus mechanizmas, ypač tų teisės sričių, kurių reglamentavimas svarstant vidaus rinkos integraciją Sutartyse nebuvo aptartas, atžvilgiu.⁹⁷

Kaip Europos Sąjungos Teisingumo Teismo nurodyta *Tobacco Advertising II* byloje, norint taikyti SESV 114 straipsnio normą pakanka, kad jos pagrindu priimama teisinė priemonė iš tikrųjų būtų skirta pagerinti vidaus rinkos sukūrimo ir veikimo sąlygas.⁹⁸ Tai reiškia, kad kai rinkoje egzistuoja skirtingos nacionalinės taisyklės, suteikiačios kliūtis gamintojams, kurie turėtų pritaikyti savo gaminį individualiai kiekvienai nacionalinei rinkai, Europos Sąjunga pagal 114 straipsnį turi teisę priimti vieną bendrą standartą ir taip harmonizuoti rinką.⁹⁹

Pasak Europos Parlamento atliktos analizės, robotikos taisyklių derinimas yra būtinas dėl to, jog dabartinis motorinių transporto priemonių reglamentavimas Bendrijos lygiu turi

⁹⁴ JACOBS, F.: “Why Europe is losing the race for autonomous vehicles”; *FleetEurope*, 2018-08. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 9 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://www.fleeteurope.com/en/smart-mobility/europe/features/why-europe-losing-race-autonomous-vehicles?a=FJA05&t%5B0%5D=Volkswagen&t%5B1%5D=Waymo&curl=1>>

⁹⁵ Europos Parlamentas, DELVAUX, M.: „Draft Report with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics”; *European Parliament Committee on Legal Affairs*, 2016-05, 35pnkt.

⁹⁶ *Ibid.* 21 punktas.

⁹⁷ Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinės redakcijos. *Oficialusis leidinys C*, 2008, Nr. 115-1, 26 punktas.: “Sąjunga, siekdama sukurti vidaus rinką ar užtikrinti jos veikimą, imasi priemonių pagal atitinkamas Sutarčių nuostatas”

⁹⁸ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas: C-380/03: *Federal Republic of Germany v European Parliament and Council of the European Union*, 2006, para. 80.

⁹⁹ Barnard, C.: “Competence Review: the internal market”; 2015, 28p.;

spragų ir yra nepakankamas norint į rinką veiksmingai pristatyti autonominius automobilius.¹⁰⁰ Europos Parlamento atliktos apklausos metu, didžioji dauguma (87%) apklaustųjų sutiko, jog autonominio transporto srityje yra reikalingas išsamesnis teisinis reglamentavimas.¹⁰¹ Taip pat remiamas siekis imtis veiksmų būtent Europos Sąjungos ar tarptautiniu lygmeniu, o ne valstybių narių lygmeniu, kadangi visa tai būtų efektyviau pasiekta būtent Bendrijos lygiu.¹⁰² Tuo tarpu šios technologijos reglamentavimo palikimas valstybių narių valiai ilgainiui sukurtų teisinį neaiškumą ir sukeltų kliūčių technologijų plėtrai, o taip pat trikdytų sąžiningą konkurenciją bei rinkos integraciją.¹⁰³

Nors Europos Parlamentas savo Projekte pateikia svarius argumentus, kodėl Komisija turėtų harmonizuoti robotikos taisykles, ES įstatymų leidėjo sprendimų priėmimo procese yra svarbus ir kitas aspektas - siekis išlaikyti Europos Sąjungos vidaus rinką ekonomiškai patrauklią ir konkurencingą. Parlamento iniciatyvos kritikai teigia, jog vienodos taisyklės robotikos srityje nėra būtinos, o Sąjungos lygiu jau ir taip yra pernelyg daug įstatymų, ribojančių naujų technologijų plėtrą.¹⁰⁴ Papildomos taisyklės turėtų neigiamą poveikį inovacijoms, kadangi sumažėtų įmonių noras kurti naujus, rizikingesnius produktus.¹⁰⁵ Viena didžiausių lobizmo bendrovių draudimo srityje - „Insurance Europe“ – nurodo, jog naujų technologijų atžvilgiu nereikia keisti ir dabartinių civilinės teisės normų. Trumpame pranešime argumentuojama, jog ES teisė šiuo metu yra visiškai pajėgi apsaugoti vartotojus nuo galimo neigiamo inovacijų poveikio.¹⁰⁶

Nepaisant to, jog Europos Komisija rezoliucija (toliau – Rezoliucija) patvirtino Europos Parlamento Projektą¹⁰⁷, tačiau dėl minėtų politinių/ekonominių priežasčių Komisija vengia

¹⁰⁰ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 28p.

¹⁰¹ *Ibid.* 15p.

¹⁰² *Ibid.* 14p.

¹⁰³ Europos Parlamentas: „Rise of the robots: Mady Delvaux on why their use should be regulated“; *Press release*, 2017-01. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 12 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/economy/20170109STO57505/rise-of-the-robots-mady-delvaux-on-why-their-use-should-be-regulated>>; Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 37p.

¹⁰⁴ CALO, R.: “Robotics & the Law: Liability for Personal Robots”; *Stanford Law*, 2009-11, 2p. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://ftp.documation.com/references/ABA10a/PDFs/2_1.pdf>

¹⁰⁵ VAN ROSSUM, C.: “Liability of robots: legal responsibility in cases of errors or malfunctioning”; *Ghent University*, 2018, 47p.

¹⁰⁶ Insurance Europe: “No need for new liability rules for new technologies”; *News*, 2017-05. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 24 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.insuranceeurope.eu/no-need-new-liability-rules-new-technologies>>

¹⁰⁷ Europos Parlamento rezoliucija su rekomendacijomis komisijai dėl civilinės teisės normų robotikos srityje (European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on

naujo reglamentavimo priėmimo.¹⁰⁸ Todėl jokių civilinės teisės normų nei robotikos, nei autonominio transporto srityje Europos Sąjunga tiesiogiai šiuo metu nėra nustačiusi. Būtent dėl šios priežasties daugelis valstybių narių ėmėsi įstatymų leidybos iniciatyvos tam, kad bent nacionaliniu lygmeniu būtų padėtas teisinis pagrindas autonominių automobilių eksploatavimui.¹⁰⁹

Be minėtos teisėkūros iniciatyvos, kurios ėmėsi Lietuvos ir Vokietijos įstatymų leidėjai autonominio transporto srityje, pažymėtina, jog pagal KPMG atliktą analizę, pirmaujanti valstybė reguliuojant autonominį transportą ne tik Europos Sąjungoje, bet ir visame pasaulyje, yra Olandija.¹¹⁰ Skirtingai nei Vokietijos, bet panašiai kaip ir Lietuvos saugaus kelių eismo įstatymas, šios valstybės įstatymai leidžia autonominių transporto priemonių dalyvavime eisme be vairuotojo, jei yra galimybė jų veiksmus prižiūrėti nuotoliniu būdu.¹¹¹ Be to, Olandijos parlamentas ruošia įstatymo projektą, kurio pagrindiniu tikslu yra specialaus vairuotojo pažymėjimo autonominių automobilių naudotojams sukūrimas.¹¹² Jame turėtų būti numatytos tam tikros specifinės teisės ir pareigos tokių transporto priemonių valdytojams, taip pat praplėstas potencialių vartotojų ratas. Kaip minėta, vienas pagrindinių autonominio transporto technologijos tikslų yra suteikti susisiekimo galimybę itin plačiam vartotojų spektrui, įskaitant ir asmenis, kurie dėl savo fizinių pajėgumų ar amžiaus įprastų transporto priemonių valdyti negalėtų. Todėl tokia Olandijos įstatymų leidėjo iniciatyva yra artimesnė autonominių transporto priemonių prigimčiai.

Šio darbo autoriaus nuomone, Lietuvos Respublikos įstatymų leidėjas ilgainiui turėtų imtis panašios teisėkūros iniciatyvos. Šiuo metu LR saugaus eismo automobilių keliais

Civil Law Rules on Robotics), P8TA (2017) 0051, 2017. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Sausio 17 d.]. Prieiga per internetą:

<<http://www.euoparl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P8-TA-20170051+0+DOC+XML+V0//EN#BKMD-12>>

¹⁰⁸ TEFFER, P.: “Robotics MEP angry at lack of Commission response on AI”; *euobserver*, 2018-02. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 25 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://euobserver.com/science/141143>>

¹⁰⁹ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 28p.

¹¹⁰ KPMG: “2019 Autonomous Vehicles Readiness Index”; *KPMG International*, 14p. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/nl/pdf/2019/sector/autonomous-vehicles-readiness-index-2019.pdf>>

¹¹¹ Olandijos autonominių transporto priemonių bandymų keliuose reglamentas (The Experimenteerwet zelfrijdende auto), 2018.04. [interaktyvus].

[žiūrėta 2019 m. Vasario 27 d.]. Prieiga per internetą:

<https://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/34838_experimenteerwet>

¹¹² KPMG: “2019 Autonomous Vehicles Readiness Index”; *KPMG International*, 14p. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/nl/pdf/2019/sector/autonomous-vehicles-readiness-index-2019.pdf>>

įstatymas griežtai riboja tai, kokie asmenys turi teisę naudotis savivaldžiu automobiliu. Numatyta, jog draudžiama vairuoti (savivaldę) motorinę transporto priemonę asmenims, neturintiems tokios teisės,¹¹³ o tokio įrenginio vairuotojui privalomas galiojantis vairuotojo pažymėjimas.¹¹⁴ Tačiau siekiant visapusiškai užtikrinti viešąjį interesą ir skatinti autonominio transporto technologijos teikiamą naudą bei tokiu pagrindu kurti pridėtinę vertę visuomenei, dabartinės įstatymų normos ateityje privalės būti įvertintos iš naujo.

Galima daryti išvadą jog, nors Europos Sąjunga turi dalinę teisėkūros kompetenciją technologijų plėtros srityje, tačiau dėl jos institucijų neryžtingumo harmonizuotų civilinės teisės taisyklių nei robotikos, nei autonominio transporto srityje Sąjungos mastu kol kas nėra. Dėl šios priežasties valstybių narių iniciatyvą individualiomis priemonėmis imtis teisėkūros veiksmų autonominio transporto srityje galima vertinti teigiamai, kadangi sėkminga šios technologijos plėtra yra neįmanoma be tvirto teisinio pagrindo. Iš kitos pusės, nevienodas teisinis reglamentavimas ilgainiui gali turėti neigiamų padarinių ir sudaryti kliūtis Europos Sąjungos vidaus rinkos integracijai. Dėl ES institucijų neryžtingumo sukurti harmonizuotą teisinį reglamentavimą, Europos Sąjunga tarptautinėje autonominio transporto rinkoje jau atsilieka nuo tokių valstybių kaip JAV ir Kinija.¹¹⁵

3.3. Transporto teisė

Sutartyje dėl Europos Sąjungos Veikimo nurodoma, jog vienu iš pagrindinių Sutarties tikslų yra bendros ir suderintos ES transporto politikos siekimas.¹¹⁶ Atitinkamai, Europos Sąjunga SESV 4 straipsnio pagrindu turi gana plačią kompetenciją, susijusią su motorinių transporto priemonių gamyba ir eksploatavimu.¹¹⁷ Šios srities reguliavimui ES yra išleidusi daugybę teisės aktų, susijusių su įvairiomis atskiromis politikos sritimis, įskaitant civilinę teisę (pvz. atsakomybė ir draudimas, duomenų apsauga ir licencijavimas); viešąją teisę (pvz. kelių eismo taisyklės ir sauga) bei reikalavimus standartams (pvz. vartotojų

¹¹³ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, Valstybės žinios, 2000-10-31, Nr. 92-2883, 13str. 1d.

¹¹⁴ *Ibid.* 13str. 5d.

¹¹⁵ JACOBS, F.: "Why Europe is losing the race for autonomous vehicles"; *FleetEurope*, 2018-08.

[interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 9 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://www.fleeteurope.com/en/smart-mobility/europe/features/why-europe-losing-race-autonomous-vehicles?a=FJA05&t%5B0%5D=Volkswagen&t%5B1%5D=Waymo&curl=1>>

¹¹⁶ Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinės redakcijos. *Oficialusis leidinys C*, 2008, Nr. 115-1, 90 str.

¹¹⁷ *Ibid.* 4 str. 2d. (g) punktas.

apsauga¹¹⁸, techniniai transporto priemonių ir aplinkos apsaugos standartai ir kt.).¹¹⁹ Šie teisės aktai yra aktualūs ir autonominių transporto priemonių atžvilgiu: Europos Parlamentas pažymi, jog daugelis įstatymų dabartine apimtimi gali būti taikomi šiai technologijai.¹²⁰ Iš kitos pusės, minėtas reglamentavimas buvo sukurtas konvencinėms transporto priemonėms, todėl daugelis teisės normų reikalauja jų įvertinimo naujame kontekste.

3.4. ES kompetencija civilinės atsakomybės srityje

Civilinės teisės sritis kurioje įvyks reikšmingiausi pokyčiai naujų technologijų atžvilgiu yra civilinė atsakomybė. Kaip pažymi Europos Parlamentas, autonominis transportas turės itin didelę įtaką trims civilinės atsakomybės kategorijoms: valdytojų deliktinės atsakomybės taisyklėms, gamintojų atsakomybei už defektyvią produkciją, bei bendrosioms atsakomybės, pagrįstos kalte, normoms.¹²¹ Šiuo metu civilinę atsakomybę Europos Sąjungoje pagrįde reguliuoja valstybės narės, o reglamentavimas tarp jų turi didelių skirtumų. Dėl šios priežasties rengiant Europos Civilinį Kodeksą, be kita ko, buvo numatyta ir atsakomybė už motorinių transporto priemonių padarytą žalą.

Civilinės atsakomybės srityje Europos Sąjungai priklauso nežymi teisėkūros kompetencija. Galima išskirti du Bendrijos teisės aktus, skirtus derinti tam tikras nacionalines transporto priemonių valdytojų ir gamintojų civilinės atsakomybės taisykles.¹²³ Konkrečiai tai yra Motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo (MID) ir Gamintojų atsakomybės už gaminius su trūkumais nacionalinių taisyklių derinimo (PLD) direktyvos. Šie teisės aktai gali būti taikomi ir autonominių automobilių atžvilgiu, tačiau juose išdėstytos taisyklės buvo kurtos įprastiems gaminiams ir konvencinėms transporto priemonėms. Todėl, kaip teigia Europos Parlamentas, naujų technologijų atžvilgiu MID ir PLD direktyvos turi pakankamai daug

¹¹⁸ *Ibid.* 4 str. 2d. (f) punktas.

¹¹⁹ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 7p.

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ *Ibid.* 53p.

¹²³ Europos Parlamento rezoliucija su rekomendacijomis komisijai dėl civilinės teisės normų robotikos srityje (European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics), P8TA (2017) 0051, 2017, 11p. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Sausio 17 d.]. Prieiga per internetą:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P8-TA-2017-0051+0+DOC+XML+V0/EN#BKMD-12>

teisės spragų, kurios turi būti ištaisytos.¹²⁴

MID reguliuoja tam tikras transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės taisykles. Šia direktyva visi transporto priemonių valdytojai Europos Sąjungoje yra įpareigojami apsidrausti privalomuoju draudimu (angl. *third-party insurance*).¹²⁵ Tai yra draudimo rūšis, skirta užtikrinti, jog dėl eismo įvykio nukentėjusių trečiųjų asmenų patirta žala būtų kompensuojama pilna apimtimi.

Šiuo metu privalomojo draudimo sistema yra grindžiama asmenine vairuotojo atsakomybe, tačiau autonominių technologijų atžvilgiu vairuotojų atsakomybė laikui bėgant mažės, o galiausiai visai išnyks.¹²⁶ Ateityje nelaimingų atsitikimų keliuose priežastimi pagrindė bus autonominių transporto priemonių programinės ir techninės įrangos gedimai (SAE 4-5 lygio automobilių atveju). Atitinkamai, tokių automobilių valdytojai patys potencialiai taps nukentėjusia šalimi, tačiau dabartinė MID numatyta sistema valdytojams dėl eismo įvykio atsiradusios žalos nekompensuoja. Be to, MID valstybėms narėms palieka nemažai diskrecijos individualiai nustatyti, ar eismo įvykį sukėlusio asmens atsakomybė gali būti mažinama atsižvelgiant į nukentėjusio asmens kaltę ar ne.¹²⁷

Kita direktyva – PLD - yra skirta valstybių narių įstatymų dėl gamintojų atsakomybės už gaminius su trūkumais derinimo.¹²⁸ Vartotojų apsauga ir stabili bendra rinka yra itin svarbūs ES politikos prioritetai, todėl šios direktyvos tikslas - užtikrinti, kad nebūtų iškreipta konkurencija, būtų sudaromos palankesnės sąlygos prekybai, taip pat skatinama vartotojų apsauga ir teisingumo Europos Sąjungoje užtikrinimas.¹²⁹ PLD imperatyviai nustato, jog visos valstybės narės turi taikyti vienodas griežtos atsakomybės taisykles ES produktų gamintojams.¹³⁰ Kai kurios valstybės narės į savo vidaus teisę PLD inkorporavo tiesiogiai, o kitos šiam tikslui pasiekti sukūrė individualius įstatymus. Europos Parlamentas

¹²⁴ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02.

¹²⁵ 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo, 2009, 3str.

¹²⁶ DE MEYER, J.: „Revision Of The EU’s Motor Insurance Directive“; *BEUC*, 2018-10, 4p. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2018-088_revision_of_the_eus_motor_insurance_directive.pdf>

¹²⁷ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 144p.

¹²⁸ 1985 m. liepos 25 d. Tarybos Direktyva 85/374/EEB dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių atsakomybę už gaminius su trūkumais, derinimo, 1985, 1 punktą.

¹²⁹ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas: C-52/00, ECR 2002, I-3827, *Commission of the European Communities v French Republic*, 2002, para. 29.

¹³⁰ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 54p.

pažymi, jog skirtingas PLD inkorporavimas į nacionalinę valstybių narių teisę sukuria teisės neaiškumus bendrijos lygmeniu.¹³¹

Pirma, nacionaliniuose įstatymuose pateikiamos PLD normų interpretacijos valstybėse narėse skiriasi. Antra, ši direktyva kai kuriuos svarbius aspektus dėl gamintojų atsakomybės palieka individualiai spręsti valstybėms narėms. Tai civilinio proceso taisyklės, pavyzdžiui, nustatančios gaminio defektyvumo įrodinėjimo lygį, taip pat įrodymų vertinimo bei žalos apskaičiavimo normos. Trečia, Europos Sąjungos teisė nėra pateikusi tikslaus atsakymo, ar programinė sistema apskritai gali būti laikoma „gaminium“ Direktyvos kontekste. Ketvirta, PLD išimtinai yra skirta derinti gamintojų atsakomybės dėl defektyvaus produkto teisės normas, o kitų gamintojų civilinės atsakomybės pagrindų - gamintojo kaltės ar nerūpestingumo, taip pat ir sutartinės atsakomybės taisyklių - ne.

Dėl šių priežasčių Europos Sąjungoje egzistuoja skirtingos nacionalinės teisės normos civilinio proceso, sutarčių teisės ir deliktinės teisės srityse. Parlamento Pranešime teigiama, kad tokia situacija autonominių transporto priemonių atžvilgiu nėra veiksminga.¹³²

¹³¹ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 54p.

¹³² *Ibid.* 42p.

4. CIVILINĖ ATSAKOMYBĖ. AUTONOMINIO AUTOTRANSPORTO VALDYTOJŲ IR GAMINTOJŲ CIVILINĖ ATSAKOMYBĖ.

4.1. Civilinė atsakomybė ir elektroninio asmens statusas

Šiuolaikinėje teisėje atsakomybė gali kilti tik fizinio arba juridinio asmens statusą turinčiam subjektui. Atitinkamai, MID ir PLD direktyvos reglamentuoja motorinių transporto priemonių valdytojų ir gamintojų civilinę atsakomybę. Tačiau autonominės transporto priemonės yra unikalios tuo, jog bus atveju, kai nė vienas iš minėtų teisės subjektų nebus faktiškai atsakingas už sukeltą eismo įvykį, o taip pat, dažniausiai, neturės ir kaltės elemento (ypač kalbant apie 4-5 SAE lygio automobilius). Todėl dažnai pagrindu atsakomybei kilti bus nebent tam tikrų automobilio valdytojo ar gamintojo pareigų nevykdymas, susijęs su šioms teisės subjektams taikomais rūpestingumo standartais. Tuo tarpu už sukeltą žalą tiesiogiai atsakinga bus programinė automobilio įranga, (savivaldžių (5 SAE) automobilių atveju - pažangus dirbtinis intelektas). Dėl šios priežasties Europos Sąjungoje buvo diskutuojama, ar nebūtų veiksminga sukurti atskirą teisinio subjekto statusą pažangiems robotams.

Europos Parlamentas Projekte Komisijai pateikė pasiūlymą sukurti elektroninio asmens (angl. *e-person*) juridinį statusą, kuris būtų skirtas išimtinai autonominiams robotams. Parlamentas, pradinėje Projekto versijoje, labiausiai atsižvelgė į tai jog, autonominės technologijos sparčiai artėja prie visiško autonomiškumo. Dėl to ilgainiui gali atsirasti poreikis sukurti konkrečias teises ir pareigas robotams, turintiems pažangų dirbtinį intelektą, tam, kad jie galėtų būti laikomi atsakingais už padarytą žalą.¹³³ Kaip teisės analogija, buvo pasitelktas visoje Europos Sąjungoje plačiai paplitęs teisinis juridiniams asmenims suteikiamas statusas.¹³⁴ Tačiau autonominio roboto priimami sprendimai skiriasi nuo juridinių asmenų sprendimų, kadangi JA sprendimus atlieka fiziniai asmenys arba jų grupė. Išties pažangūs robotai, skirtingai nei JA, aplinką pažįsta visiškai savarankiškai ir priima nuo žmogaus nebeprisiklausančius autonomiškus sprendimus.

¹³³ Europos Parlamentas, DELVAUX, M.: „Draft Report with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics“; *European Parliament Committee on Legal Affairs*, 2016-05, 59(f) punktas.

¹³⁴ DELCKER, J.: “Europe divided over robot ‘personhood’”; *Politico*, 2018-11. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 23 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.politico.eu/article/europe-divided-over-robot-ai-artificial-intelligence-personhood/>>

Šis Europos Parlamento Pasiūlymas buvo plačiai kritikuojamas.¹³⁵ Atvirame laiške Europos Komisijai daugiau nei pusantram šimto ekspertų dirbtinio intelekto srityje, įskaitant mokslininkus, teisės profesorius bei didžiųjų įmonių vadovus, įspėjo, kad teisinio statuso suteikimas robotams būtų netinkamas iš „teisinės ir etinės perspektyvos“.¹³⁶ Juo labiau, pažymima, jog Europos Sąjunga ir jos institucijos, įskaitant Komisiją ir Parlamentą, apskritai neturi galios nustatyti, kas teisės atžvilgiu yra „asmuo“.¹³⁷ Tokia teisė priklauso valstybėms narėms ir kiekviena valstybė individualiai nustato, koks subjektas yra laikomas fiziniu ar juridiniu asmeniu.

Atsižvelgęs į išdėstytą kritiką, Europos Parlamentas vėlesnėje Projekto versijoje elektroninio asmens įdėjus atsisakė, o Komisijos patvirtintoje EP Rezoliucijoje ji apskritai nebeminima. Kadangi net ir pažangiausia programinė įranga negali būti už sukeltą eismo įvykį atsakinga šalimi, civilinė atsakomybė pasiskirtys tarp fizinių ir juridinių asmenų, tiesiogiai ar netiesiogiai susijusių su autonominių automobilių naudojimu.

4.2. Autonominio transporto valdytojų atsakomybė

Bendra prezumpcija teisės praktikoje yra tokia, kad už transporto priemonės sukeltą žalą atsakinga šalimi yra automobilio valdytojas, kuris siekdamas savo poreikių patenkinimo atitinkama veikla kelia pavojų visuomenei.¹³⁸ Galima teigti, jog tai turėtų galioti ir 1-3 SAE lygio autonominio transporto atžvilgiu. Nors, pavyzdžiui, 3 SAE lygio automobiliui veikti pagal paskirtį nėra reikalingas tiesioginis fizinio asmens įsikišimas, tačiau pastarasis privalo būti budrus ir pasikeitus aplinkybėms perimti įrenginio valdymą. Žiniasklaidoje plačiai diskutuoto autonominio automobilio sukeltos eismo įvykio metu Floridoje¹³⁹, už žalą atsakingas buvo būtent jo valdytojas. Jis kelionės metu žiūrėjo filmą ir ignoravo pakartotinius automobilio siunčiamus įspėjimus perimti rankinę įrenginio kontrolę.

¹³⁵ VAN ROSSUM, C.: “Liability of robots: legal responsibility in cases of errors or malfunctioning”; *Ghent University*, 2018, 42p.

¹³⁶ Open Letter to the European Commission Artificial Intelligence and Robots”; [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 19 d.]. Prieiga per internetą: <<https://g8fip1kplyr33r3krz5b97d1-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2018/04/RoboticsOpenLetter.pdf>>

¹³⁷ BURRI, T.: “The EU is right to refuse legal personality for Artificial Intelligence”; *Euractiv*, 2018-05. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.euractiv.com/section/digital/opinion/the-eu-is-right-to-refuse-legal-personality-for-artificial-intelligence/>>

¹³⁸ SCHUBERT, M.: “Autonomous Cars – Initial Thoughts About Reforming the Liability Regime”; *GenRe publications*, 2015-05. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 2 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.genre.com/knowledge/publications/iipc1505-en.html>>

¹³⁹ GURNEY, J. K.: „Sue my car not me: products liability and accidents involving autonomous vehicles“; *Journal of Law, Technology & Policy*, 2013, p.254.

Automobilis susidūrė su sunkvežimiu, kuris prieš susidūrimą buvo matomas bent septynias sekundes, tačiau vairuotojas nedėjo pastangų išvengti eismo įvykio.¹⁴⁰

Aukšto ir visiško autonomiškumo transporto priemonių kontekste jų valdytojų civilinės atsakomybės klausimas tampa sudėtingesnis. 4-5 SAE lygio transporto priemonių valdytojai turi tik minimalias pareigas, susijusias su automobilio atliekamomis funkcijomis arba apskritai jų neturi. Todėl prezumpcija, jog automobilio valdytojas yra atsakingas ir už žalą, kurią sukėlė defektyviai veikianti autonominė programinė įranga, ant vartotojo pečių perkelia nepagrįstai didelę civilinės atsakomybės riziką.

Kaip jau minėta, Europos Sąjungoje transporto priemonių valdytojų atsakomybę šiuo metu pagrindė reglamentuoja valstybių narių nacionalinė teisė. Dėl skirtingos teisinės evoliucijos, šiuo metu Europos Sąjungos valstybėse narėse egzistuoja ir skirtingos autotransporto valdytojų civilinės atsakomybės sistemos.¹⁴¹

Istoriškai civilinė atsakomybė už padarytą žalą buvo grindžiama žala padariusio asmens kalte.¹⁴² Kaltė buvo laikoma būtina civilinės atsakomybės atsiradimo ir taikymo sąlyga.¹⁴³ Tačiau mokslo ir technikos vystymosi pažanga lėmė tai, kad žmonės savo veikloje ėmė naudoti įvairius mechanizmus ir medžiagas, kurių žalingo poveikio patys negalėjo kontroliuoti.¹⁴⁴ Dėl to bėgant laikui kai kuriose teisinėse sistemose pradėta taikyti *rizikos* teorija. Pagal ją tas, kurio veikla susijusi su didesne nei įprasta žalos aplinkiniams rizika, privalo prisiimti atsakomybę už atsitiktinius tos veiklos padarinius. Didesnio pavojaus šaltiniu įprastai laikomos ir transporto priemonės.¹⁴⁵

LR Civilinis kodeksas numato, kad civilinės atsakomybės subjektu yra didesnio pavojaus šaltinio valdytojas.¹⁴⁶ Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra išaiškinęs, jog kadangi transporto priemonė yra didesnio pavojaus šaltinis, jo valdytojas yra atsakingas už sukeltą eismo įvykį, nepaisant kaltės.¹⁴⁷ Transporto priemonės valdytojai taip pat prisiima

¹⁴⁰ SHEPARDSON, D.: "Tesla Driver in Fatal 'Autopilot' Crash Got Numerous Warnings: U.S. Government"; *Reuters*, 2017. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 6 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.reuters.com/article/us-teslacrash/>>

¹⁴¹ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, p.70.

¹⁴² Ambramavičius, A., Mikelėnas, V.: "Autotransporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė"; *Registru centras*, 2010, p.282.

¹⁴³ MIKELĖNAS, V.: "Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai"; *Justitia*, 1995, 219p.

¹⁴⁴ ABRAMAVIČIUS, A., MIKELĖNAS, V.: "Autotransporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė"; *Registru centras*, 2010, 282p.

¹⁴⁵ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 6.270str.

¹⁴⁶ *Ibid.* 6.270str. 2d.

¹⁴⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius: 3K-3-696-916/2015, 2015.

ir mechaninių automobilio defektų riziką.¹⁴⁸

Tuo tarpu daugelyje ES valstybių faktinio transporto priemonės valdytojo civilinei atsakomybei atsirasti yra būtinas kaltės elementas.¹⁴⁹ Kai kuriose iš jų, pavyzdžiui Maltoje, nuostolius sukėlusio transporto priemonės vairuotojo kaltė yra privalomas pagrindas pareikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo.¹⁵⁰ Kalte pagrįsta atsakomybė yra taikoma ir Vokietijos teisėje.¹⁵¹ Tiesa, čia valdytojo kaltė yra preziumuojama, taip palengvinant nukentėjusios šalies galimybes gauti kompensaciją.¹⁵²

Kaip pažymi Europos Parlamentas, autonominių transporto priemonių valdytojų atžvilgiu, kalte grįsta atsakomybės sistema gali būti aktuali tik tol, kol ši technologija bus 1-3 SAE lygio, t.y. kol faktiniai tokių automobilių valdytojai turės bent kai kurias įrenginio valdymo pareigas.¹⁵³ Tuo tarpu, išskyrus kelias išimtis, savivaldžių automobilių valdytojai kaltės elemento neturės. Išimtimis galėtų būti atvejai, kai savivaldės transporto priemonės valdytojas nevykdys pareigos atnaujinti programinės automobilio sistemos, naudos įrenginį ypatingai rizikingomis aplinkybėmis (pvz. ekstremaliomis oro sąlygomis) ar nesiims veiksmų apsaugoti nuo galimo kibernetinio įsilaužimo. Tačiau tokie atvejai bus reti. Todėl sparčiai vystantis robotų autonomiškumui fizinio asmens kaltės dėl autonominių įrenginių naudojimo tikimybė mažės, o dėl įvykusio eismo įvykio kalta įprastai liks savivaldžio automobilio programinė įranga. Atitinkamai, transporto priemonės vairuotojo kaltė nebeturės įtakos ir kalte grįsta civilinė atsakomybė nukentėjusių asmenų atžvilgiu nebus naudinga.¹⁵⁴

Tuo tarpu didžioji dauguma teisės sistemų taikančių griežtą atsakomybę riboja arba apskritai negina pačių transporto priemonių vairuotojų/valdytojų nuo jiems dėl eismo įvykio atsiradusios žalos. Nors ši civilinės atsakomybės sistema yra palankesnė autonominio transporto reglamentavimo kontekste¹⁵⁵, tačiau nukentėjusiems asmenims, kaip didesnio pavojaus šaltinio valdytojams, žalos atveju nėra taikoma tokios apimties

¹⁴⁸ ABRAMAVIČIUS, A., MIKELĖNAS, V.: „Autotransporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė“, *Registru centras*, 2010, 398p.

¹⁴⁹ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 70p.

¹⁵⁰ *Ibid.*

¹⁵¹ THEISSEN, C.M.: „Autonomous Driving: Do We Need a New Law on Liability in Germany?“; *Move Forward*, 2015-03. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 21 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://www.move-forward.com/autonomous-driving-do-we-need-a-new-law-on-liability-in-germany/>>

¹⁵² *Ibid.*

¹⁵³ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 71p.

¹⁵⁴ *Ibid.* 42p.

¹⁵⁵ *Ibid.* 71p.

teisinė apsauga kaip trečiųjų asmenų atžvilgiu.¹⁵⁶ Tokios pozicijos laikosi ir Lietuvos teisė: didesnio pavojaus šaltinių valdytojams padaryta žala yra atlyginama bendrais pagrindais.¹⁵⁷

Europos Parlamentas pabrėžia, jog kadangi aukšto autonomiškumo (SAE 4-5 lygio) transporto priemonės valdytojo faktinė situacija niekuo nesiskirs nuo, pavyzdžiui, automobilio keleivio, teoriškai, jam turėtų būti taikoma tokio pat lygio teisinė apsauga nelaimingo atsitikimo kelyje atveju.¹⁵⁸ Taip pat, priklausomai nuo valstybės, griežtos atsakomybės taikymo taisyklės skiriasi. Kai kurios valstybės, tarp jų ir Lietuva bei Vokietija, numato aplinkybes, kurių pagrindu transporto priemonės valdytojas gali būti atleistas nuo civilinės atsakomybės,¹⁵⁹ o kitos – ne.¹⁶⁰

4.3. Privalomasis transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas

Draudimas yra veiksmingas būdas perkelti automobilių valdytojų civilinę atsakomybę privačioms draudimo bendrovėms. Motorinių transporto priemonių draudimo polisai imami ne tik siekiant apsaugoti eismo įvykyje nukentėjusias trečiasias šalis, bet taip pat ir automobilių valdytojų finansinius interesus.¹⁶¹ Draudimas apsaugo trečiasias šalis nuo eismo įvykio metu patirtos žalos, kai valdytojų atžvilgiu jis gali padengti automobilio remonto kaštus, medicininės išlaidas ir t.t. Europos Sąjungoje labiausiai paplitusios dvi civilinės atsakomybės draudimo formos: savanoriškas nuostolių draudimas ir privalomasis draudimas trečiojo asmens naudai.¹⁶²

Pastarąjį Europos Sąjungoje užtikrina Vairuotojų civilinės atsakomybės privalomasis draudimas. Pagal jį, transporto priemonės savininkas (valdytojas) privalo apdrausti savo civilinę atsakomybę, kuri gali atsirasti eismo įvykio metu padarius žalos pašaliniams asmenims. Nukentėjęs trečiasis asmuo įgija teisę iš atsakingo už žalą asmens draudiko

¹⁵⁶ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 73p.

¹⁵⁷ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 6.270str. 5d.

¹⁵⁸ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 73p.

¹⁵⁹ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 6.270str. 1d.

¹⁶⁰ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 73p.

¹⁶¹ Europos Sąjunga: “Car insurance validity in the EU”; *Europa.eu*; [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą:

<https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/insurance/validity/index_en.htm>

¹⁶² ABRAMAVIČIUS, A., MIKELĖNAS, V.: “Autotransporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė“, *Registru centras*, 2010, p.408.

tiesiogiai reikalauti atlyginti patirtus nuostolius, t.y. išmokėti draudimo išmoką.¹⁶³ MID numato jog šia draudimo rūšimi turi būti apdraustos visos transporto priemonės Europos Sąjungos keliuose¹⁶⁴: ne vien automobiliai, motociklai, bet ir sunkusis transportas - statybinė ar žemės ūkio paskirties technika.¹⁶⁵

Europos Parlamentas pažymi, jog būtina privalomąjį transporto priemonių draudimą taikyti ir autonominių automobilių valdytojams/naudotojams ir tokiu būdu apsaugoti trečiuosius asmenis nuo žalos, kurią gali sukelti autonominiai robotai.¹⁶⁶ MID direktyvoje šiuo metu nurodyta, jog motorine transporto priemone turi būti laikoma „bet kokia mechanine energija varoma motorinė transporto priemonė, skirta važiuoti žeme, bet ne bėgiais, ir bet kokia sukabinta arba nesukabinta priekaba“.¹⁶⁷ Toks apibrėžimas yra platus, todėl, teoriškai, apima ir autonominius automobilius, kurių pagrindinė funkcija taip pat yra važiuoti žeme mechaninės energijos pagrindu.¹⁶⁸

Iš kitos pusės, dabartinė privalomojo draudimo sistema neužtikrina visapusiškos nukentėjusių šalių apsaugos. Šiuo pagrindu yra atlyginami tik eismo įvykio metu nukentėjusios pusės patirti nuostoliai, tuo tarpu transporto priemonių vairuotojų ar valdytojų patirta žala nėra kompensuojama. Tačiau, kaip minėta, 4-5 SAE lygio autonominės transporto priemonės valdytojo padėtis yra artimesnė automobilio keleivio negu vairuotojo, o Europos Parlamento teigimu iš viso nesiskiria.¹⁶⁹ Dėl šios priežasties siūloma sukurti privalomąjį draudimą autonominių robotų gamintojams analogišku pagrindu kokiu privalomasis civilinis draudimas taikomas motorinių transporto priemonių valdytojams.¹⁷⁰ Šiuo pagrindu specialus garantinis fondas, skirtas nuo autonominių technologijų nukentėjusiems asmenų turitinėms teisėms užtikrinti, solidariai atlygintų nuostolius visiems tokių transporto priemonių naudojime dalyvaujantiems teisės subjektams – gamintojams, savininkams ir šios technologijos paslaugas teikiančioms

¹⁶³ ABRAMAVIČIUS, A., MIKELĖNAS, V.: „Autotransporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė“, *Registru centras*, 2010, p.409.

¹⁶⁴ 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo, 2009, para.8.

¹⁶⁵ Misevičius, V.: „Privalomasis vairuotojų civilinės atsakomybės ir KASKO draudimas“, Autoledi; <http://www.autoledi.lt/auto-apzvalgos/straipsnis/draudimas/privalomasis-vairuotoju-civilines-atsakomybes-ir-kasko-draudimas>;

¹⁶⁶ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 15p.

¹⁶⁷ 2009/103/EB 1str. 1d.

¹⁶⁸ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 23p.

¹⁶⁹ *Ibid.* 56p.

¹⁷⁰ Europos Parlamentas, VAN DE CAMP, W.: „Report on autonomous driving in European transport“, *European Parliament Committee of Transport*, 2018-12, General Principles, 29p.

įmonėms (pvz. taksi kompanijoms).¹⁷¹ Taip pat pažymima, jog tokia draudimo rūšis galėtų suderinti tam tikras valdytojų civilinės atsakomybės taisykles Europos Sąjungoje ir tokiu būdu skatintų teisinį aiškumą.¹⁷²

4.4. Autonominio transporto gamintojų atsakomybė

Transporto priemonės gamintojo atsakomybė nesibaigia nuosavybės perdavimo valdytojui momentu. Ją įsigijusiam asmeniui jau naudojant automobilį gali paaiškėti, jog įrenginys turi trūkumų ir nėra tokios būklės, kokios protingas asmuo galėjo tikėtis jį pirkdamas. Todėl jei dėl netinkamos kokybės produkto atsiranda žala, jo gamintojui gali kilti civilinė deliktinė atsakomybė.¹⁷³ Gamintojų atsakomybė dėl defektyvios produkcijos autonominio transporto kontekste yra itin reikšminga, ypač 4-5 SAE lygio transporto priemonių atžvilgiu, kuomet žala yra nulemiama ne fizinio asmens, bet automobilio programinės įrangos atliekamų veiksmų.

Šiuo metu Europos Sąjungoje gamintojų atsakomybė yra reglamentuojama nacionalinės teisės.¹⁷⁴ Panašiai kaip ir transporto priemonės valdytojui, gamintojui civilinė atsakomybė gali kilti tiek dėl pastarojo tyčios/neatsargumo, tiek ir griežtos atsakomybės pagrindu. Dėl didelių skirtumų nacionalinėje teisėje, Europos Sąjunga, siekdama užtikrinti vienodą vartotojų apsaugos lygį Bendrijoje, ėmėsi iniciatyvos bent iš dalies suderinti gamintojams taikomas civilinės atsakomybės normas.

4.4.1. Gamintojų atsakomybės už gaminius su trūkumais direktyva

Europos Sąjungos išleista Valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių atsakomybę už gaminius su trūkumais, derinimo (PLD) direktyva yra skirta suvienodinti nacionalines griežtos civilinės atsakomybės taisykles, t.y. ta apimtimi, kuria gamintojams gali kilti atsakomybė dėl jų gaminių defektyvumo.¹⁷⁵ Jos tikslas - užtikrinti, kad nebūtų

¹⁷¹ SCHROLL, C.: "Splitting the Bill: Creating a National Car Insurance Fund to Pay for Accidents in Autonomous Vehicles"; *Northwestern*, 2015, 822p.

¹⁷² Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 24p.

¹⁷³ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 6.292str.

¹⁷⁴ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 54p.

¹⁷⁵ *Ibid.*

iškreipta konkurencija, būtų sudaromos palankesnės sąlygos prekybai bendrojoje rinkoje, taip pat skatinama vartotojų apsauga ir teisingumo Europos Sąjungoje vykdymas“.¹⁷⁶

Siekiant vienodų konkurencijos sąlygų Bendrojoje rinkoje, Direktyvos priėmimu ir įgyvendinimu buvo bandoma rasti teisingą produktų gamintojų ir jų vartotojų interesų pusiausvyrą, t.y. sukurti ne tik vienodus vartotojų apsaugos standartus, bet ir vienodas gamintojų civilinės atsakomybės taisykles bei teisinės gynybos priemones.¹⁷⁷ Kai kurios valstybės narės į savo vidaus teisę šią Direktyvą inkorporavo tiesiogiai, o kitos sukūrė atskirus įstatyminius aktus. Dėl išvardytų priežasčių Direktyvos interpretacijos valstybėse narėse turi skirtumų.¹⁷⁸

Lietuvos įstatymų leidėjas PLD inkorporavo tiesiogiai į Civilinį kodeksą, todėl, pagal Lietuvos teisę, griežta atsakomybė yra vienintelis gamintojo deliktinės atsakomybės pagrindas (išskyrus sutartinę atsakomybę).¹⁷⁹ Reikalaujamas atlyginti nuostolius, nukentėjęs asmuo (vartotojas) turi įrodyti jam sukeltą žalą, gaminio defektyvumą bei priežastinį ryšį tarp šių dviejų elementų. Taip pat numatyta, jog vartotojui atlygintina tik ne mažesnė nei penkių šimtų eurų žala.¹⁸⁰ Galiausiai, gamintojų civilinės atsakomybės normos yra taikomos tik tuo atveju, kai produktai įsigijami vartojimo, o ne verslo tikslais.

Vokietijoje PLD normos įtvirtintos specialiu teisės aktu – Atsakomybės už gaminius įstatymu (angl. *product liability act*).¹⁸¹ Vokietijos Civilinis kodeksas numato papildomą gamintojo civilinės atsakomybės pagrindą - nukentėjusi šalis savo ieškinį gali grįsti ir gamintojo kalte.¹⁸² Tokiu atveju ieškovas turi įrodyti, jog gamintojas pristatė defektyvų produktą į rinką ir dėl to ieškovas patyrė žalą. Įrodinėjimo našta tuomet perkeliama

¹⁷⁶ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas: C-52/00, ECR 2002, I-3827, *Commission of the European Communities v French Republic*, 2002, para.29

¹⁷⁷ MIZARAS, V.: “Netinkamos kokybės produktai“; *Vilniaus Universitetas*, p.1. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 21 d.]. Prieiga per internetą:

<http://web.vu.lt/tf/v.mizaras/dokumentai/PT_8tema_net_kokybe.pdf>

¹⁷⁸ MELTZER, J.: “Product liability in the European Union”; *Lovells*, 2003-02, p.14. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 20 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://www.uschamber.com/sites/default/files/legacy/issues/defense/files/lovellsstudyen.pdf>>

¹⁷⁹ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 6.295str.

¹⁸⁰ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 6.299str. 1d. 2p.

¹⁸¹ SCHORR, M., Loechner, B.: “Germany: Product Liability 2008”; *ICLG*, 2018-06. [interaktyvus].

[žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <<https://iclg.com/practice-areas/product-liability-laws-and-regulations/germany#chaptercontent1>>

¹⁸² Vokietijos Federacijos Civilinis Kodeksas (Federal Law Gazette (Bundesgesetzblatt)), 2002, 823str.

[interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 27 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_bgb/englisch_bgb.pdf>

gamintojui, kuris turi paneigti bendrą prezumpciją, jog į rinką pristatydamas defektyvų gaminį elgėsi nerūpestingai.¹⁸³

Nors kalte grįstos atsakomybės pagrindas reikalauja įrodyti gamintojo kaltę, tačiau jis gali būti palankesnis autonominio transporto valdytojams kreipiantis dėl kompensacijos. Pirma, šis pagrindas nenumato jokio sumos slenksčio ieškinui pareikšti, todėl gali būti žymiai priimtinesis, ypač tais atvejais, kai dėl eismo įvykio atsiradę nuostoliai yra nedideli.¹⁸⁴ Antra, juo taip pat nedraudžiama ieškinius dėl defektyvios produkcijos reikšti ir verslo subjektais esantiems vartotojams.¹⁸⁵

Tuo tarpu gamintojų civilinės atsakomybės taisyklės pagal Lietuvos teisę (ir, atitinkamai, PLD) turi teisės trūkumų, kurie gali tapti kliūtimi autonominio transporto valdytojams sėkmingai apginti savo teisėtus interesus. Pirma, dažnais atvejais autonominės transporto priemonės sukelta žala bus pakankamai nedidelė (nesiekianti 500 eurų sumos). Nukentėjusiems tretiesiems asmenims ją, kaip didesnio pavojaus šaltinio valdytojai, turės atlyginti transporto priemonių savininkai. Tačiau vėliau, jei nebus numatyta papildomos sutartinės gamintojo atsakomybės, vartotojai neturės galimybės pareikšti regresinio ieškinio autonominio automobilio gamintojui ir išsireikalauti jiems kilusių nuostolių.

Preziumuotina, jog autonominio autotransporto gamintojai nebus linkę savo civilinės atsakomybės ribų išplėsti pirkimo-pardavimo sutartimis, o kito pagrindo apsaugoti vartotojų interesus nei Lietuvos teisė, nei PLD nenumato. Neturėdami galimybių apginti savo interesų vartotojai nebus linkę prisiimti faktiškai nuo jų nepriklausančios rizikos. Dėl šios priežasties didės jų nepasitikėjimas autonominio transporto technologija, o tokia situacija gali sukurti kliūtis jos plėtrai.

Antra, kadangi minėti teisės aktai nesuteikia galimybės savo teisėtų interesų ginti verslo subjektams, tai gali atgrasyti įmones nuo investavimo į šią rinką. Europos Parlamentas pažymi, jog būtent verslo subjektai turi būti autonominio transporto plėtros varomoji jėga.¹⁸⁶ Jie turi didesnius finansinius išteklius nei įprasti vartotojai ir, atitinkamai, gali prisiimti daugiau rizikos. Tačiau net ir didžiausius išteklius turintys verslo subjektai, greičiausiai, nedarys verslo sprendimų nepamatavę galimos finansinės rizikos.

¹⁸³ SCHORR, M., Loechner, B.: "Germany: Product Liability 2008"; *ICLG*, 2018-06. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <<https://iclg.com/practice-areas/product-liability-laws-and-regulations/germany#chaptercontent1>>

¹⁸⁴ *Ibid.*

¹⁸⁵ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 6.292str. 5d.

¹⁸⁶ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02.

Galiausiai, net ir tuo atveju, kai eismo įvykio metu autonominio automobilio sukeltos žalos suma viršys 500 eurų ribą, transporto priemonės valdytojas privalės įrodyti gaminio trūkumą. Tačiau įrodyti autonominio automobilio programinės įrangos defektą gali būti itin sudėtinga.

4.4.2. Produktas ES ir Lietuvos teisės kontekste

Didėjant transporto priemonių autonomiškumui, vis dažniau eismo įvykių priežastimi bus netinkami autonominio automobilio programinės įrangos (angl. *software*) veiksmai arba jos gedimas. Kaip minėta, transporto priemonių valdytojai regresinius ieškinius gamintojams gali reikšti tik tais atvejais kai žala atsirado dėl netinkamos kokybės produkcijos. Nors akivaizdu, jog automobilio programinė įranga, teoriškai, gali turėti defektų, tačiau praktikoje vis dar kyla klausimas ar toks gaminys apskritai turi būti laikomas produktu.

PLD ir, atitinkamai, Lietuvos Civilinis kodeksas nurodo, jog terminas “produktas” reiškia kiekvieną individualų kilnojamąjį daiktą (turta) arba kilnojamąjį daiktą, kuris yra kito kilnojamojo ar nekilnojamojo daikto sudėtyje.¹⁸⁷ Kilnojamuoju daiktu Lietuvos teisės kontekste laikomi daiktai, kurie iš vienos vietos į kitą gali būti perkelti nepakeitus jų paskirties ir iš esmės nesumažinus jų vertės.¹⁸⁸ Lietuvos Respublikos produktų saugos įstatymo pakeitime numatyta, jog produktas yra “*gaminys arba paslauga*”¹⁸⁹, o gaminiu laikomas “*daiktas, skirtas vartotojams ar jiems neskirtas, kuris gali būti jų vartojamas ir kuris teikiamas vykdant ekonominę veiklą už atlygį ar be jokio atlygio*”.¹⁹⁰

Analizuojant tiek Lietuvos, tiek ES teisės pateiktas produkto/gaminio sąvokas galima teigti, jog teoriškai jos apima ir (autonominio automobilio) programinę įrangą. Tokios pozicijos laikosi ir Europos Parlamentas.¹⁹¹ Tiesa, aiškaus atsakymo Europos Sąjungos teisė kol kas nepateikia. Komisija yra pritarusi plačios interpretacijos taikymui, tačiau ESTT šiuo atžvilgiu galutinio sprendimo nėra priėmus.¹⁹² Toliau šiame darbe yra

¹⁸⁷ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 6.293str. 1d.

¹⁸⁸ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 4.2str. 3d.

¹⁸⁹ Lietuvos Respublikos produktų saugos įstatymo Nr. VIII-1206 pakeitimo įstatymas, TAR, 2018-11-23, Nr. 18929, 3str. 12d.

¹⁹⁰ *Ibid.* 3str. 2d.

¹⁹¹ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 56p.

¹⁹² *Ibid.*

preziuruojama, jog autonominės transporto priemonės programinė įranga yra produktas dėl kurio defektyvumo vartotojas gali kreiptis į jo gamintoją reikalaujamas kompensacijos.

4.4.3. Produkto kokybė ir teisėti vartotojų lūkesčiai

PLD direktyva numato, jog produktas yra netinkamos kokybės, jeigu jis neatitinka saugos reikalavimų, kurių protingai galėjo tikėtis vartotojas jį pirkdamas.¹⁹³ Toks vertinimas turi būti atliekamas atsižvelgiant į plačiosios visuomenės teisėtus lūkesčius, o sauga, kurios galima pagrįstai tikėtis, turėtų būti vertinama visų pirma atsižvelgiant į atitinkamo gaminio paskirtį, charakteristikas ir objektyvias savybes, taip pat į naudotojų, kuriems šis gaminys skirtas, grupės ypatumus.¹⁹⁴ Be to, turi būti atsižvelgta ir į tokias aplinkybes kaip gamintojo reklamoje nurodomos produkto savybės.¹⁹⁵

Pažymėtina, kad nei Direktyva, nei Lietuvos Civilinis kodeksas nepateikia baigtinio aplinkybių, turinčių reikšmės produkto atitikimo saugos reikalavimams nustatymui (CK 6.294 str. 1 d. 5 p.). Tai daugiau pavyzdinis aplinkybių sąrašas, kadangi Direktyvoje nurodyta, jog kiekvienu konkrečiu atveju turi būti atsižvelgta į visas įstatyme išvardytas aplinkybes, o šios taip pat turi būti vertinamos ir kitų reikšmingų aplinkybių kontekste.¹⁹⁶ Teisės literatūroje taip pat išsakoma pozicija, kad teismas turi atlikti „už ir prieš“ testą, arba, kitaip tariant, įvertinti, kas konkrečiu atveju yra labiau pateisinama – produkto sukeliama rizika ar jo teikiama nauda.¹⁹⁷

Šis testas ypač aktualus autonominių automobilių pramonės atžvilgiu, nes tiek įstatymų leidėjai, tiek teisės mokslininkai kelia klausimą, ar tokios transporto priemonės yra laikytinos nesaugiomis, jei žymiai didesnei daliai visuomenės jos duoda naudą, o tik nedidelei sukelia pašalinius neigiamus padarinius.¹⁹⁸ Kai kurių ES valstybių teisė tokio

¹⁹³ 85/374/EEB 6str.

¹⁹⁴ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas: sujungtos bylos C 503/13 (*Boston Scientific Medizintechnik GmbH v. AOK Sachsen-Anhalt – Die Gesundheitskasse*) ir C 504/13 (*Boston Scientific Medizintechnik GmbH v. Betriebskrankenkasse RWE*), 2015, 37&38 punktai.

¹⁹⁵ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 6.294str. 1d. 1p.

¹⁹⁶ MIZARAS, V.: „Netinkamos kokybės produktai“; *Vilniaus Universitetas*, p.7. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 21 d.]. Prieiga per internetą:

<http://web.vu.lt/tf/v.mizaras/dokumentai/PT_8tema_net_kokybe.pdf>

¹⁹⁷ *Ibid.*

¹⁹⁸ Vokietijos Federacinės transporto ir skaitmeninių infrastruktūrų ministerijos Etikos Komisijos pranešimas dėl autonominio ir susijusio transporto (Ethics Commission Report on Automated and Connected Driving, Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure). [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/report-ethics-commission-automated-and-connected-driving.pdf?__blob=publicationFile, 2&3 punktai.

vertinimo nepripažįsta - teigiama, jog tam tikro produkto duodama nauda negali nukonkuruoti sukeltos rizikos visuomenei.¹⁹⁹ Atitinkamai, požiūris valstybėse narėse šiuo atžvilgiu išsiskiria, o tai sukelia papildomo teisinio neaiškumo Europos Sąjungoje.²⁰⁰

Netinkama produkto kokybė gali pasireikšti kaip gamybos (angl. *defect in manufacture*) ar konstrukcijos defektas (angl. *defect in design*), arba kaip informacijos vartotojui pateikimo trūkumas (angl. *defect in marketing*).²⁰¹ Dėl autonominių transporto priemonių specifikos šios kategorijos reikalauja išsamesnės analizės.

Pirma, informacijos vartotojui pateikimas naujų technologijų atžvilgiu turi tam tikros specifikos. Įprastai, tinkamas informacijos pateikimas vartotojui susideda iš dviejų dalių: „*informavimo apie paslėptus pavojus*“ ir „*instrukcijų kaip saugiai naudoti produktą*“.²⁰² Autonominio autotransporto gamintojai turės atsižvelgti į tai, kad autonominio automobilio vairuotojai/valdytojai, turint omenyje tai, jog turės labai mažai (arba išvis neturės) transporto priemonės valdymo pareigų, bus linkę pamiršti gamintojo instrukcijas ir taip pat dažnai nepakankamai įvertinti su tokio automobilio eksploatavimu susijusias rizikas.²⁰³ Todėl gamintojas automobilyje privalės įrengti visus įmanomus įspėjimus taip, jog transporto priemonės valdytojas negalėtų jų nepastebėti, o taip pat suteikti visą galimą informaciją apie paslėptus, su daikto naudojimu susijusius, pavojus.

Taip pat pabrėžiama ir tai, jog automobilių gamintojams, greičiausiai, kils pareiga apmokyti vartotojus kaip saugiai naudoti tokį produktą.²⁰⁵ Konvencinių transporto priemonių gamintojams ši pareiga, iš esmės, nekyla, kadangi asmenys saugaus naudojimosi automobiliu yra apmokomi specialių institucijų, atsakingų už vairavimo licencijų išdavimą. Todėl autonominio automobilio gamintojo pareigos individualiai apmokyti kiekvieną

¹⁹⁹ MELTZER, J.: “Product liability in the European Union”; *Lovells*, 2003-02, p.6. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 20 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://www.uschamber.com/sites/default/files/legacy/issues/defense/files/lovellsstudyen.pdf>>

²⁰⁰ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, p.58.

²⁰¹ MIZARAS, V.: “Netinkamos kokybės produktai“; *Vilniaus Universitetas*, p.7. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 21 d.]. Prieiga per internetą:

<http://web.vu.lt/tf/v.mizaras/dokumentai/PT_8tema_net_kokybe.pdf>

²⁰² GURNEY, J. K.: „Sue my car not me: products liability and accidents involving autonomous vehicles“; *Journal of Law, Technology & Policy*, 2013, p.264.

²⁰³ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, p.58.

²⁰⁵ Vokietijos Federacinės transporto ir skaitmeninių infrastruktūrų ministerijos Etikos Komisijos pranešimas dėl autonominio ir susijusio transporto (Ethics Commission Report on Automated and Connected Driving, Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure). [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/report-ethics-commission-automated-and-connected-driving.pdf?__blob=publicationFile, 20 punktas.

virtotojā nustatymas gali reikšti itin dideles finansines ir laiko sąnaudas gamintojams bei tokiu būdu sukurti kliūtis sėkmingai šių transporto priemonių eksploatacijai.

Iš kitos pusės, įvertinti ar gamintojo pareiga suteikti vartotojui visą informaciją apie paslėptus pavojus bei tinkamą daikto naudojimą buvo įvykdyta tinkamai gali būti sudėtinga. Galima teigti, jog gamintojo rūpestingumo standartas yra pakankamai abstrakti sąvoka, todėl teismai šiuo atžvilgiu turės nuspręsti kiekvienu individualiu atveju. Tačiau net ir visi įmanomi gamintojo pateikti įspėjimai bei naudojimosi produktu instrukcijos automatiškai neatleidžia jo nuo atsakomybės atsiradus žalai. Nepaisant to, kokia produkto naudojimo ir saugos informacija buvo suteikta, produkto dizainas privalo atitikti teisėtus ir pagrįstus vartotojų lūkesčius.

Kas yra pagrįsti lūkesčiai autonominio transporto valdytojų (virtotojų) atžvilgiu? Teigiama, jog tokių automobilių valdytojų bus tikimasi, jog autonominės transporto priemonės, mažiausiai, atitiks „tobulo“ fizinio vairuotojo saugumo standartus.²⁰⁶ Įvertinti šią abstrakciją yra sudėtinga, todėl „teisėtų lūkesčių“ reikšmę autonominio transporto kontekste teismai turės vertinti kiekvienos konkrečios bylos atveju.

Galima teigti, jog nepagrįstų autonominio transporto vartotojų lūkesčių korekcija priklausys ir nuo pačios automobilių industrijos, kuri plačiau visuomenei turės atskleisti konkrečią informaciją apie šios technologijos pažangumo lygį.²⁰⁷ Kitu atveju, autonominėms transporto priemonėms taikomus kokybės reikalavimus apspręs nepagrįstai dideli vartotojų lūkesčiai, o tokia situacija nebūtų naudinga nei gamintojams, nei įstatymų leidėjams.

Vis dėl to, greičiausiai, tikslūs autonominių automobilių saugumo standartai ir teisėti vartotojų lūkesčiai šios technologijos atžvilgiu paaiškės tik per teismų praktiką. Todėl pirmieji teismų sprendimai šio pobūdžio bylose bus itin svarbūs tolimesnei technologijos plėtrai ir reglamentavimui.

²⁰⁶ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, p.58.

²⁰⁷ Vokietijos Federacinės transporto ir skaitmeninių infrastruktūrų ministerijos Etikos Komisijos pranešimas dėl autonominio ir susijusio transporto (Ethics Commission Report on Automated and Connected Driving, Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure). [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/report-ethics-commission-automated-and-connected-driving.pdf?__blob=publicationFile 20pnt.

4.4.4. Produkto defekto įrodinėjimas

Autonominio automobilio programinės įrangos defekto (gamybos ar konstrukcijos) įrodinėjimas teisme vartotojui šiuo metu gali būti nepagrįstai sudėtingas. Pirma, jam reikia įrodyti, jog algoritmas, kurio pagrindu veikė programinė sistema, turi trūkumų. Vartotojo techninių ir mechaninių žinių bagažas, atitinkamai, turi būti toks, jog pastarasis aiškiai suprastų žalos priežastis, taip pat su daikto naudojimu susijusias neakivaizdžias rizikas, galimas produkto alternatyvas, tuometinių technologijų pažangos lygį ir pan., tačiau didžiojoje daugumoje atvejų vartotojai tokių žinių neturės.²⁰⁸ Kaip žinoma netgi iš įprastų transporto priemonių defektyvumo teismų praktikos, ieškovai dažnai susiduria su problemomis įrodinėjant gaminio ar jo dalių kokybės trūkumus.²⁰⁹

Vienas iš konstrukcijos (dizaino) defektui būdingų bruožų yra tai, jog toks trūkumas gali būti konstatuojamas tik tuo atveju, kai jau produkto pardavimo metu egzistavo geresnės ir saugesnės jo dizaino alternatyvos, tačiau gamintojas visa tai ignoravo.²¹⁰ Todėl teismo procese pagrindinė vartotojui iškilsianti kliūtis bus tinkamai pagrįsti alternatyvaus dizaino įrodymą. Autonominės transporto priemonės yra sudėtingi įrenginiai, kontroliuojami matematinių algoritmų. Tam, kad ieškovas galėtų įrodyti algoritmo defektyvumą jis privalės gauti eksperto paliudijimą, jog net ir labai sudėtingas algoritmas galėjo būti parašytas saugiau, nesukuriant nepagrįsto dydžio ekonominių ir laiko sąnaudų.²¹¹ Tam reikės bent kelių skirtingų sričių ekspertų: programuotojo, kuris galėtų suprasti ir įvertinti algoritmą; matematiko, kuris galėtų veiksmingai perrašyti algoritmo lygtį saugesniu būdu; ekonomisto, kuris pasvertų finansines ir laiko sąnaudas bei alternatyvaus dizaino naudą ir; autonominio transporto eksperto, kuris užtikrintų, kad alternatyvos įdiegimas būtų įmanomas ir neturėtų neigiamo poveikio pačiai transporto priemonei.²¹²

Taigi, vartotojui įrodyti savo poziciją reikia nemažų finansinių išeklių, todėl dauguma jų gali būti atgrasyti nuo kreipimosi į teismą. Kita vertus, autonominio automobilio programinės įrangos kūrėjai, gamintojai ir platintojai, lyginant su vartotoju, praktikoje bus

²⁰⁸ MELTZER, J.: “Product liability in the European Union”; *Lovells*, 2003-02, v. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 20 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://www.uschamber.com/sites/default/files/legacy/issues/defense/files/lovellsstudyen.pdf>>

²⁰⁹ Europos Komisijos trečioji Tarybos direktyvos dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių atsakomybę už gaminius su trūkumais, derinimo (85/374/EEB/...) taikymo ataskaita, 2006, p.6.

²¹⁰ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02.

²¹¹ GURNEY, J. K.: „Sue my car not me: products liability and accidents involving autonomous vehicles“; *Journal of Law, Technology & Policy*, 2013, p.265.

²¹² *Ibid.* p.266.

daug geresnėje padėtyje. Jie turi kur kas geresnes žinias apie įprastą produkto naudojimo trukmę ir jo nusidėvėjimo bei besikartojančio naudojimo poveikį produkto saugumui.²¹³

Antra, vartotojas turi įrodyti priežastinį ryšį tarp defekto ir atsiradusios žalos. Didžiausios problemos autonominių transporto priemonių valdytojams kils įrodinėjant, kad programinės įrangos defektas buvo įsivėlęs dar prieš įsigijant produktą. Dažniausi gamintojo argumentai ginantis šiuo pagrindu bus netinkamas gaminio eksploatavimas arba klaidingas produkto įdiegimas, instaliavimas ar aptarnavimas, nusidėvėjimas.²¹⁴

Todėl atsakomybė dėl eismo įvykio galės kilti ir pačiam automobilio valdytojui, jeigu atsižvelgiant į visas aplinkybes žala atsiras ir dėl netinkamos produkto kokybės ir dėl nukentėjusio asmens kaltės (angl. *victim's own sphere of risk*).²¹⁵ Pavyzdžiui, jei gamintojas įspės vartotoją programinės įrangos remonto ir atnaujinimo darbus atlikti tik specializuotuose gamintojo servisuose, autonominio automobilio valdytojas galės būti laikomas kaltu dėl to, jog šių nurodymų nesilaikė ir dėl programinės įrangos defekto įvyko nelaimingas atsitikimas. Šiuo atveju gali kilti ir konkurencijos ribojimo problema, nes vartotojai, teoriškai, galėtų profesionalios autonominio automobilio priežiūros darbų paslaugas gauti tik tam tikrose vietose, o tai ribotų mažesnių įmonių galimybes konkuruoti šioje rinkoje.

Galiausiai, net jeigu vartotojas nuspręs paskirti savo laiką ir finansinius resursus bei sugebės įrodyti tiek programinės įrangos defektą, tiek priežastinį ryšį tarp jo ir atsiradusios žalos, automatiškai tai nebūtinai reikš gamintojo civilinės atsakomybės atsiradimą. PLD ir Lietuvos teisė numato pakankamai išsamų galimų teisinės gynybos pagrindų sąrašą, kuriais gali remtis Europos Sąjungos produktų gamintojai.

4.4.5. Gamintojo atsakomybę šalinančios aplinkybės

PLD 7 bei Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.298 straipsniuose nurodomas nebaigtinis gamintojo atsakomybę šalinančių aplinkybių sąrašas. Gamintojas gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės jei įrodo, kad atsižvelgiant į visas aplinkybes yra pagrindas manyti, jog produktas išleidimo į apyvartą metu kokybė nebuvo netinkama arba, kad

²¹³ MIZARAS, V.: "Netinkamos kokybės produktai"; *Vilniaus Universitetas*, p.11. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 21 d.]. Prieiga per internetą:

<http://web.vu.lt/tf/v.mizaras/dokumentai/PT_8tema_net_kokybe.pdf>

²¹⁴ CHRISTOPHER, J. S., HODGES M. A.: "Product Liability: European Laws and Practice"; *Sweet & Maxwell*, 1993, 73p.

²¹⁵ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 6.298str. 3d.

kokybė suprastėjo vėliau (pagrindė dėl paties vartotojo veiksmų).²¹⁶ Kaip minėta, nusidėvėjimas yra vienu pagrindinių argumentų. Programinė įranga, taip pat kaip ir kiti produktai, taip pat sensta bei nusidėvi ir reguliarius jos atnaujinimai yra gyvybiškai svarbūs saugiam autonominio automobilio dalyvavimui eisme.

Dar vienu iš galimų teisinės gynybos pagrindų gamintojui gali būti aplinkybė, jog trūkumas atsirado dėl to, kad buvo laikomasi atitinkamų valstybės institucijų nustatytų taisyklių.²¹⁷ Šios aplinkybės numatymas sąlygotas proporcingumo principo laikymosi. Jeigu valstybė nustato taisykles, kurios neatitinka saugumo reikalavimų, turi būti suteikta galimybė atleisti gamintoją nuo atsakomybės. Autonominio transporto kontekste, ypač turint omenyje tai, jog jo teisinis reglamentavimas dar tik žengia pirmuosius savo žingsnius, ši aplinkybė gali būti naudingas teisinės gynybos pagrindas gamintojams.²¹⁸ Pavyzdžiui, tai gali padėti išvengti atsakomybės tais atvejais, kai vartotojui atsiradusi žala dėl tam tikrų automobilio duomenų įrašymo įrangos surinktų privačių asmens duomenų netinkamo panaudojimo ar nepakankamos apsaugos, galiausiai nepriklauso nuo gamintojo, kuris buvo įpareigotas laikytis įstatymų normų.²¹⁹

Tuo tarpu pagrindiniu gamintojo teisinės gynybos pagrindu, kuris gali tapti išskirtinai svarbiu naujų technologijų atžvilgiu, įvardijama „vystymosi rizika“ (angl. *development risk*). Ji ypač būdinga gamintojams, veikiantiems aukštųjų technologijų kūrimo pramonės srityse. Ši sąlyga grindžiama didele tikimybe, jog produktai, pagaminti tokiose pramonės srityse, turės nežinomų neigiamų savybių, kurios gali sąlygoti neapskaičiuojamą bei iš anksto nenumatomą žalą padarymo riziką.²²⁰

Ši aplinkybė teisės pasaulyje yra itin kontraversiška. Praktikoje atveju, kuomet teismas gamintojui leistų remtis „vystymosi rizika“ praktiškai nėra.²²¹ ESTT šią normą interpretuoja griežtai: gamintojui neužtenka remtis saugumo ir kokybės standartais, žinomais tik jo veiklos sektoriuje. Jis privalo remtis visais aukščiausiais to meto technologijų ir mokslo standartais. Kitaip tariant, turi būti atsižvelgiama ne į tuometines gamintojo turimas technines, bet į objektyvias technologijų ir mokslo pasaulyje sukauptas

²¹⁶ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 6.298str. 1d. 2p.

²¹⁷ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262, 6.298str. 1d. 4p.

²¹⁸ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, 61p.

²¹⁹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtintas savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašas, Nr. 12-01-30, 2018, 9/10/11 punktai.

²²⁰ MIZARAS, V.: „Netinkamos kokybės produktai“; *Vilniaus Universitetas*, p.12. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 21 d.]. Prieiga per internetą:

<http://web.vu.lt/tf/v.mizaras/dokumentai/PT_8tema_net_kokybe.pdf>

²²¹ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, p.61.

žinias.²²² Produktų gamintojai ir draudėjai šią aplinkybę įvardija kaip itin svarbią, o vartotojų apsaugos institucijos siekia jos panaikinimo iš ES teisės.²²³

Dėl to autonominio transporto srityje ši aplinkybė tampa ypatingai svarbia. Tam, kad technologijos ir toliau būtų sėkmingai plėtojamos, gamintojams turi būti suteikta teisė tokius automobilius pristatyti rinkai, jei jie atitinka aukščiausius to meto technologijų bei mokslo standartus. Tačiau visos su autonominiais automobiliais susijusios rizikos gali būti atrastos tik 10-20 metų bėgyje, todėl neaiškumai, iškiliantys ateityje, yra neišvengiami. Iš kitos pusės, šių rizikų perkėlimas vartotojams gali reikšti jų nepasitikėjimą autonominio transporto technologijomis apskritai, o tai neišvengiamai būtų didelė kliūtis jos plėtrai.²²⁴ Atsižvelgiant į tai, įstatymų leidėjams bus be galo svarbu rasti balansą tarp inovacijų teikiamos naudos, jų galimai sukeltos rizikos ir vartotojų apsaugos.

²²² Europos Sąjungos Teisingumo Teismas: C-300/95, *Commission v United Kingdom*, 1997, para. 26&27.

²²³ MELTZER, J.: „Product liability in the European Union“; *Lovells*, 2003-02, vi. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 20 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://www.uschamber.com/sites/default/files/legacy/issues/defense/files/lovellsstudyen.pdf>>

²²⁴ Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02, p.61.

IŠVADOS

1. Tarptautinė teisė leidžia eksploatuoti autonominius automobilius. Tačiau šiuo metu ji tiesiogiai pripažįsta tik 1-3 SAE lygio autonomines transporto priemones. Todėl Ženevos ir Vienos konvencijų nepasirašiusios valstybės turi pranašumą prieš Europos Sąjungą, kiek tai susiję su šios technologijos plėtra. Tarptautinė ir ES teisė nepateikia vieningo autonominių transporto priemonių apibrėžimo ir techninių standartų, todėl daugelis valstybių juos nusistato inividualiai. Atitinkamai, reglamentavimas stipriai skiriasi, o tai ateityje sudarys kliūtis rinkos integracijai, laisvam asmenų judėjimui bei, galiausiai, pačiai autonominio transporto technologijos plėtrai.

2. Lietuvos Respublikos įstatymų leidėjo iniciatyvą įteisinti savivaldžių automobilių eksploataciją galima vertinti teigiamai, tačiau, atlikus jo analizę, akivaizdu, jog šis reglamentavimas buvo padėtas skubotai ir turi spragų.

Pirma, LR įstatymų leidėjas nepateikia pakankamai išsamių techninių reikalavimų savivaldžiams automobiliams, neatskiria savivaldžių ir autonominių transporto priemonių. Dėl to paliekama spraga kalbant apie 1-3 SAE lygio transporto priemonių eksploatavimą. Neaišku, ar jos turi būti traktuojamos kaip savivaldžiai automobiliai ar kaip įprastos transporto priemonės. Įstatymuose nesiremiam ir jokiais pripažintomis autonominių transporto priemonių klasifikacijomis, kurios padėtų aiškesnius pagrindus autonominiams automobiliams. Trečia, Lietuvos įstatymai prieštarauja tarptautinės teisės, kurios narė ji pati yra, numatytiems su autonominio transporto eksploatavimu susijusiems standartams. Ketvirta, Lietuvos įstatymai nenurodo jokių konkrečių savivaldžių automobilių valdytojų teisių ir pareigų ir savivaldžio automobilio vairuotoją traktuoja taip pat kaip ir konvencinės transporto priemonės. Palyginimui, Vokietijos teisė numato daug išsamesnes specifines autonominės transporto priemonės valdytojo pareigas, o, esant tam tikromis sąlygomis, leidžia autonominio automobilio valdytojui leidžia užsiimti su jo valdymu nesusijusiomis veiklomis. Galiausiai, Lietuvos teisė autonominių transporto priemonių valdytojų reikalauja turėti galiojantį vairuotojo pažymėjimą, kai Olandijos teisė šiuo požiūriu yra pažangesnė: išskirtina įstatymų leidėjo iniciatyva sukurti specialų vairuotojo pažymėjimą autonominių transporto priemonių valdytojų atžvilgiu.

3. Individualūs autonominio transporto reglamentavimo pagrindai sukurti siringose valstybėse turi žymių skirtumų. Dėl to gali kilti problemų rinkos integracijai, konkurencijai ir t.t. Tam išvengti, bent jau Europos Sąjungos lygiu, būtų naudinga turėti harmonizuotas teisės normas šioje srityje bei taip pašalinti šiuo metu egzistuojančius skirtumus.

Tokiems veiksams atlikti Europos Sąjunga turi dalinę teisėkūros kompetenciją transporto ir technologijų plėtros srityse. Nors technologijų plėtros srityje ES ėmėsi tam tikros iniciatyvos sukurti harmonizuotą reglamentavimą bendrijos lygiu, konkrečių teisės aktų numatančių vienodas teisės normas nėra. Transporto teisės srityje Europos Sąjunga turi gana plačią kompetenciją. Civilinės teisės atžvilgiu ES teisė nustato kai kurių transporto priemonių valdytojų ir gamintojų civilinės atsakomybės taisyklių suderinimą. Kita vertus, šios normos buvo kurtos specifiskai konvencinėms transporto priemonėms, autonominiams automobiliams esant tik tolimes ateities įdėja, todėl autonominių automobilių kontekste jos turi daug spragų.

4. Europos Sąjungos autotransporto valdytojų civilinę atsakomybę pagrindė reglamentuoja valstybėse narės. Jose esti skirtingos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės sistemos. Kai kuriose valstybėse taikoma griežtos atsakomybės teorija, o kitose būtinas valdytojo kaltės elementas. Abi šios sistemos turi spragų autonominio transporto teisinio reguliavimo kontekste.

Kalte grįsta atsakomybės sistema gali būti aktuali tik tol, kol ši technologija bus 1-3 SAE lygio, t.y. kol faktiniai tokių automobilių valdytojai turės bent kai kurias įrenginio valdymo pareigas. Sparčiai vystantis technologijoms ir automobiliams pasiekus 4-5 SAE lygius, fiziniai asmenys nebeturės jokių su transporto priemonės valdymu susijusių pareigų, todėl įvykus nelaimingam atsitikimui nebus teisiškai atsakingi, kadangi neturės kaltės elemento.

Tuo tarpu teisės sistemos taikančios griežtą atsakomybę riboja arba apskritai negina pačių transporto priemonių vairuotojų/valdytojų nuo jiems dėl eismo įvykio sukeltos žalos. Kadangi visiškai autonomiškos (SAE 4-5 lygio) transporto priemonės valdytojo faktinė situacija niekuo nesiskirs nuo, pavyzdžiui, automobilio keleivio, teoriškai, jam turėtų būti taikoma tokio pat lygio teisinė apsauga nelaimingo atsitikimo kelyje atveju.

Europos Sąjunga nustato privalomąjį transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimą, tačiau MID neužtikrina visapusiškos vartotojų interesų apsaugos, taip pat palieka galimybę valstybėms narėms interpretuoti direktyvos normas. Svarstyta, jog speciali privalomojo autonominės produkcijos draudimo rūšis būtų palanki siekiant apsaugoti ne tik trečiasias šalis nuo autonominių automobilių sukeltų eismo įvykių bet ir pačius tokių transporto priemonių valdytojus.

5. Gamintojų civilinę atsakomybę Europos Sąjungoje reglamentuoja valstybės narės. ES yra sukūrusi PLD direktyvą, kuri reikalauja valstybių įstatymų gamintojams taikyti griežtą atsakomybę už defektyvius produktus ir jų sukeltą žalą. Lietuvoje ji inkorporuota teisogiai

į civilinį kodeksą ir dėl to tai yra vienintelis ne iš sutarties kylantis gamintojo civilinės atsakomybės pagrindas. Ši direktyva autonominio transporto atžvilgiu turi spragų.

Pirma, ji numato minimalią penkių šimtų eurų žalos ribą ieškiniui pareikšti. Antra, PLD draudžiama ieškinius dėl defektyvios produkcijos sukeltos žalos reikšti verslo subjektams. Neskaitant PLD, Vokietijoje vartotojai taip pat gali reikšti ieškinius grįstus gamintojo kalte. Šis pagrindas nenumato jokių barjerų nei sumos, nei teisės subjekto atžvilgiu.

6. Europos Sąjungos teisės kontekste nėra iki galo nuspręsta, ar programinė įranga turi būti laikoma produktu. Taip pat valstybės narės skirtingai interpretuoja vadinamą „už ir prieš“ testą, t.y. kas konkrečiu atveju yra labiau pateisinama – produkto sukeliama rizika ar jo teikiama nauda. Be to, pagal PLD, produkto kokybė turi atitikti teisėtus vartotojų lūkesčius. Tačiau įvertinti, koks turėtų būti teisėtų lūkesčių standartas autonominių automobilių kontekste yra sudėtinga. Teigiama, jog iš tokių automobilių valdytojų bus tikimasi, jog jos, mažiausiai, atitiks „tobulo“ fizinio vairuotojo saugumo standartus. Tačiau per dideli vartotojų lūkesčiai gali reikšti logika nepagrįstų standartų nustatymą ir sukurti kliūtis tolimesnei šios technologijos plėtrai.

7. Vartotojai dažnai susidurs su problemomis įrodinėjant gaminio ar jo dalių kokybės trūkumus, ypač kalbant apie programinę įrangą, paremtą sudėtingais algoritmais. Vartotojui įrodyti savo poziciją reikės didelių finansinių išeklių, todėl dauguma gali būti atgrasyti nuo kreipimosi į teismą. Net ir pavykus tai įrodyti, gamintojas gali remtis aplinkybių, atleidžiančių jį nuo atsakomybės, sąrašu. Teisės neišspręstas klausimas yra kam turėtų tekti „vystymosi rizika“ – valdytojams ar gamintojams? Nors ši aplinkybė teisiškai gina gamintojus, tačiau atvejai, kai teismai leistų nauodotis šia aplinkybe yra itin reti. Nors svarbu užtikrinti tai, kad vartotojų teisės būtų apgintos (tokiu būdu autonominis transportas įgautų visuomenės pasitikėjimą), tačiau svarbu atsižvelgti ir į tai, jog norint sėkmingai tęsti technologijų plėtrą, gamintojams turi būti užtikrintos tam tikros teisės ir laisvės, nes kitu atveju jie negalės rizikuoti kuriant inovatyvius, nežinomus produktus, kas slopins technologijų plėtrą ateityje.

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

1. Teisės norminiai aktai

- 1.1. Lietuvos Respublikos Konstitucija (su pakeitimais ir papildymais). Lietuvos Aidas, 1992, Nr. 220.
- 1.2. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262.
- 1.3. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, Valstybės žinios, 2000-10-31, Nr. 92-2883.
- 1.4. Lietuvos Respublikos produktų saugos įstatymo Nr. VIII-1206 pakeitimo įstatymas, TAR, 2018-11-23, Nr. 18929.
- 1.5. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtintas savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygų ir tvarkos aprašas, Nr. 12-01-30, 2018.
- 1.6. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro įsakymas dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo, Valstybės žinios, 2001-06-06, Nr. 48-1683.
- 1.7. 1949m. Ženevos kelių eismo konvencija, TAR, 2019-01-30, Nr. 1372.
- 1.8. 1968m. Vienos kelių eismo konvencija, Valstybės žinios, 2002-01-09, Nr. 2-54.
- 1.9. Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JT/EEK) taisyklė Nr. 79. Suvienodintos transporto priemonių tvirtinimo nuostatos, atsižvelgiant į vairavimo mechanizmą, *Oficialusis leidinys*, 2008.
- 1.10. Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinės redakcijos. *Oficialusis leidinys C*, 2008, Nr. 115-1.
- 1.11. 1985 m. liepos 25 d. Tarybos Direktyva 85/374/EEB dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių atsakomybę už gaminius su trūkumais, derinimo, 1985.
- 1.12. 2007 m. rugsėjo 5 d. 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, 2007.
- 1.13. 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo, 2009.

- 1.14. Vokietijos Federacijos Civilinis Kodeksas (Federal Law Gazette (Bundesgesetzblatt)), 2002. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 27 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_bgb/englisch_bgb.pdf>
- 1.15. Vokietijos aštuntasis kelių eismo įstatymo pakeitimas (German Bundestag: 8th Act amending the Road Traffic Act), 2017.06. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/DG/eight-act-amending-the-road-traffic-act.pdf?__blob=publicationFile>
- 1.16. Vokietijos Federacinės transporto ir skaitmeninių infrastruktūrų ministerijos Etikos Komisijos pranešimas dėl autonominio ir susijusio transporto (Ethics Commission Report on Automated and Connected Driving, Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure). [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/report-ethics-commission-automated-and-connected-driving.pdf?__blob=publicationFile>
- 1.17. Olandijos autonominių transporto priemonių bandymų keliuose reglamentas (The Experimenteerwet zelfrijdende auto), 2018.04. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 27 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/34838_experimenteerwet>
- 1.18. Amsterdamo tarpusavio pagalbos deklaracija dėl autonominio transporto bandymų viešuosiuose keliuose (The 2016 Declaration of Amsterdam on cooperation in the field of connected and automated driving), 2016.04, *Europos Komisijos Oficialusis leidinys*, 2017. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 24 d.]. Prieiga per internetą: <[http://europa.eu/rapid/press-release STATEMENT-17-3272_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3272_en.htm)>
- 1.19. JAV automobilių inžinierių organizacijos parengta klasifikacija J3016_201806 (Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for on-Road Motor Vehicles, Society of Automotive Engineering (SAE)), 2018. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.sae.org/standards/content/j3016_201806/>
- 1.20. Europos Parlamento rezoliucija su rekomendacijomis komisijai dėl civilinės teisės normų robotikos srityje (European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on

Robotics), P8TA (2017) 0051, 2017. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Sausio 17 d.]. Prieiga per internetą:

<<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P8-TA-2017-0051+0+DOC+XML+V0//EN#BKMD-12>>

2. Specialioji literatūra

- 2.1. ABRAMAVIČIUS, A., MIKELĖNAS, V.: “Autotransporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė“, *Registruų centras*, 2010.
- 2.2. MIKELĖNAS, V.: “Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai”; *Justitia*, 1995.
- 2.3. MITKEVIČIUS, V.: “Autonominiai automobiliai – šiandienos teisiniai iššūkiai rytojui”; *Teisė*, 2016.
- 2.4. BIEZEINSLER, J., et.al.: “Legal aspects on automated driving”; *Adaptive*, 2017-06.
- 2.5. CHRISTOPHER, J. S., HODGES M. A.: “Product Liability: European Laws and Practice”; *Sweet & Maxwell*, 1993.
- 2.6. FUNKHOUSER, K.: “Paving the Road Ahead: Autonomous Vehicles, Products Liability, and the Need for a New Approach”; *Utah Law Review*, 2013.
- 2.7. GLANCY, DOROTHY J.: “Autonomous and Automated and Connected Cars - Oh My: First Generation Autonomous Cars in the Legal Ecosystem”; *Minnesota Journal of Law, Science and Technology*, 2015.
- 2.8. GURNEY, J. K.: „Sue my car not me: products liability and accidents involving autonomous vehicles“; *Journal of Law, Technology & Policy*, 2013.
- 2.9. JONES, A.: “Autonomous Cars: Navigating the Patchwork of Data Privacy Laws That Could Impact the Industry”; *Catholic University Journal of Law and Technology*, 2017.

3. Travaux préparatoires

- 3.1. Europos Parlamentas, DELVAUX, M.: „Draft Report with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics“; *European Parliament Committee on Legal Affairs*, 2016-05.
- 3.2. Europos Parlamentas, EVAS, T.: „A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles“; *European Parliament Research Service (EPRS)*, 2018-02.
- 3.3. Europos Parlamentas, VAN DE CAMP, W.: „Report on autonomous driving in European transport“, *European Parliament Committee of Transport*, 2018-12.

- 3.4. Europos Komisija, “Robotics Public-Private Partnership in Horizon 2020”, *Digital Single Market*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/robotics-public-private-partnership-horizon-2020>>
- 3.5. Europos Komisijos trečioji Tarybos direktyvos dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių atsakomybę už gaminius su trūkumais, derinimo (85/374/EEB/...) taikymo ataskaita, 2006.
- 3.6. Europos Komisija, European Digital Transformation Monitor: „Autonomous cars: a big opportunity for European industry“; *European Commission*, 2017. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/dem/monitor/sites/default/files/DTM_Autonomous%20cars%20v1_1.pdf>
- 3.7. Europos Sąjunga, Europos Ekonominė Bendrija: “Letter of intent on the testing and large-scale demonstrations of connected and automated driving (CAD)”; 2017.03.
- 3.8. „Open Letter to the European Commission Artificial Intelligence and Robots“; [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 19 d.]. Prieiga per internetą: <<https://g8fip1kplyr33r3krz5b97d1-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2018/04/RoboticsOpenLetter.pdf>>

4. Publikacijos

- 4.1. GUDAVIČIUS, S.: „Lietuvoje skinasi kelią savivaldžių automobilių įteisinimas“; *Verslo žinios*, 2017-11. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 20 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.vz.lt/verslo-aplinka/2017/11/14/lietuvoje-skinasi-kelia-savivaldziu-automobiliu-iteisinimas>>
- 4.2. MISEVIČIUS, V.: „Privalomasis vairuotojų civilinės atsakomybės ir KASKO draudimas“, *Autoledi*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 5 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.autoledi.lt/auto-apzvalgos/straipsnis/draudimas/privalomasis-vairuotoju-civilines-atsakomybes-ir-kasko-draudimas>>
- 4.3. MIZARAS, V.: “Netinkamos kokybės produktai“; *Vilniaus Universitetas*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 21 d.]. Prieiga per internetą: <http://web.vu.lt/tf/v.mizaras/dokumentai/PT_8tema_net_kokybe.pdf>

- 4.4. KPMG: “2019 Autonomous Vehicles Readiness Index”; *KPMG International*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/nl/pdf/2019/sector/autonomous-vehicles-readiness-index-2019.pdf>
- 4.5. Europos Parlamentas: „Rise of the robots: Mady Delvaux on why their use should be regulated“; *Press release*, 2017-01. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 12 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/economy/20170109STO57505/rise-of-the-robots-mady-delvaux-on-why-their-use-should-be-regulated>
- 4.6. Europos Sąjunga: “Car insurance validity in the EU”; *Europa.eu*; [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/insurance/validity/index_en.htm
- 4.7. UNECE: “50 years on, the 1968 Conventions on Road Traffic and Road Signs and Signals are still at the core of road safety efforts worldwide”; *UNECE Press release*, 2018-11. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 2 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2018/50-years-on-the-1968-conventions-on-road-traffic-and-road-signs-and-signals-are-still-at-the-core-of-road-safety-efforts-worldwide/doc.html>
- 4.8. UNECE: “UNECE paves the way for automated driving by updating UN international convention”; *UNECE Press release*, 2016-03. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 4 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2016/unece-paves-the-way-for-automated-driving-by-updating-un-international-convention/doc.html>
- 4.9. Lietuvos Respublikos Seimas: “Seimas ratified the Convention on Road Traffic”; *LRS Press release*, 2018-09. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 18 d.]. Prieiga per internetą: https://www.lrs.lt/sip/portal.show?p_r=119&p_k=2&p_t=261149
- 4.10. “Volvo Car Corporation aims for leadership within autonomous driving technology”; *Volvo Car Group press release*, 2012-09. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 9 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.media.volvocars.com/global/en-gb/media/pressreleases/45718>

- 4.11. Insurance Europe: “No need for new liability rules for new technologies”; *News*, 2017-05. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 24 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.insuranceeurope.eu/no-need-new-liability-rules-new-technologies>>
- 4.12. German debates on automated driving legislation”; *Connected Automated Driving*, 2017-07. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 25 d.]. Prieiga per internetą: <<https://connectedautomateddriving.eu/mediaroom/german-debates-automated-driving-legislation/>>
- 4.13. BARNARD, C.: “Competence Review: the internal market”; 2015.
- 4.14. BOSCH, T.: “Watch a Blind Man Take Google’s Self-Driving Car for a Spin”; *Slate*, 2012-03. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <<https://slate.com/technology/2012/03/google-s-self-driving-car-takes-a-blind-man-to-taco-bell-video.html>>
- 4.15. BURRI, T.: “The EU is right to refuse legal personality for Artificial Intelligence”; *Euractiv*, 2018-05. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.euractiv.com/section/digital/opinion/the-eu-is-right-to-refuse-legal-personality-for-artificial-intelligence/>>
- 4.16. CALO, R.: “Robotics & the Law: Liability for Personal Robots”; *Stanford Law*, 2009-11. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://ftp.documation.com/references/ABA10a/PDFs/2_1.pdf>
- 4.17. DELCKER, J.: “Europe divided over robot ‘personhood’”; *Politico*, 2018-11. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 23 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.politico.eu/article/europe-divided-over-robot-ai-artificial-intelligence-personhood/>>
- 4.18. DE MEYER, J.: Revision Of The EU’s Motor Insurance Directive”; *BEUC*, 2018-10. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2018-088_revision_of_the_eus_motor_insurance_directive.pdf>
- 4.19. GILES, R.: “Driving forwards - Germany first to adopt ethical rules for automated vehicles”; *Lexology*, 2017-10. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=4802f752-07b3-45db-b368-238c24f797bf>>

- 4.20. GREENOUGH, J.: “10 million self-driving cars will be on the road by 2020”; *Business Insider*, 2015. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 5 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.businessinsider.com/report-10-million-self-driving-cars-willbe-on-the-road-by-2020-2015-5-6>>
- 4.21. HICKS, M.: “Self-driving cars in California no longer require a human behind the wheel”; *Techradar*, 2018-02. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 27 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.techradar.com/news/self-driving-cars-in-california-no-longer-require-a-human-behind-the-wheel>>
- 4.22. HICKS, M., FITZSIMMONS, M.: “Driverless cars explained: everything you need to know about the futuristic tech”; *Techradar*, 2018-06. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 8 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.techradar.com/news/driverless-cars-explained>>
- 4.23. JACOBS, F.: “Why Europe is losing the race for autonomous vehicles”; *FleetEurope*, 2018-08. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 9 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.fleeteurope.com/en/smart-mobility/europe/features/why-europe-losing-race-autonomous-vehicles?a=FJA05&t%5B0%5D=Volkswagen&t%5B1%5D=Waymo&curl=1>>
- 4.24. LUTZ, L.S.: “Automated Vehicles in the EU: A Look at Regulations and Amendments”; *GenRe publications*, 2016-03. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.genre.com/knowledge/publications/cmint16-1-en.html>>
- 4.25. MAY, C.: “All Roads Lead to...Germany? Meet the New Autonomous Driving Hub”; *Hackernoon*, 2019-01. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 14 d.]. Prieiga per internetą: <<https://hackernoon.com/all-roads-lead-to-germany-meet-the-new-autonomous-driving-hub-ce59ed5d34d9>>
- 4.26. McLELLAN, C.: „What is V2X communication? Creating connectivity for the autonomous car era”; *ZDNet*, 2018-03. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.zdnet.com/article/what-is-v2x-communication-creating-connectivity-for-the-autonomous-car-era/>>
- 4.27. MELTZER, J.: “Product liability in the European Union”; *Lovells*, 2003-02; [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 20 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.uschamber.com/sites/default/files/legacy/issues/defense/files/lovellsstudyen.pdf>>

- 4.28. REILLY, K.: “Mercedes Pulled a Self-Driving Car Ad Because It's Not Actually a Self-Driving Car”; *Time*, 2016-07. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 21 d.]. Prieiga per internetą: <<http://time.com/4431956/mercedes-benz-ad-confusion-self-driving/>>
- 4.29. SCHORR, M., Loechner, B.: “Germany: Product Liability 2008”; *ICLG*, 2018-06. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <<https://iclg.com/practice-areas/product-liability-laws-and-regulations/germany#chaptercontent1>>
- 4.30. SCHROLL, C.: “Splitting the Bill: Creating a National Car Insurance Fund to Pay for Accidents in Autonomous Vehicles”; *Northwestern*, 2015.
- 4.31. SCHUBERT, M.: “Autonomous Cars – Initial Thoughts About Reforming the Liability Regime”; *GenRe publications*, 2015-05. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 2 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.genre.com/knowledge/publications/iipc1505-en.html>>
- 4.32. SHEPARDSON, D.: “Tesla Driver in Fatal ‘Autopilot’ Crash Got Numerous Warnings: U.S. Government”; *Reuters*, 2017. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Kovo 6 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.reuters.com/article/us-teslacrash/>>
- 4.33. SMOLNICKI, P. M.: “Geneva Convention & Vienna Convention”; *A Medium Corporation*, 2017-05. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 24 d.]. Prieiga per internetą: <<https://medium.com/@piotrsmolnicki/geneva-convention-vienna-convention-2614e6f2b4e1>>
- 4.34. TEFFER, P.: “Robotics MEP angry at lack of Commission response on AI”; *euobserver*, 2018-02. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 25 d.]. Prieiga per internetą: <<https://euobserver.com/science/141143>>
- 4.35. THEISSEN, C.M.: “Autonomous Driving: Do We Need a New Law on Liability in Germany?”; *Move Forward*, 2015-03. [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. Vasario 21 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.move-forward.com/autonomous-driving-do-we-need-a-new-law-on-liability-in-germany/>>
- 4.36. VAN ROSSUM, C.: “Liability of robots: legal responsibility in cases of errors or malfunctioning”; *Ghent University*, 2018.

3. Teismų praktika

- 3.1. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas: C-9/56: *Meroni & Co., Industrie Metallurgiche, SpA v High Authority of the European Coal and Steel Community*, 1958.
- 3.2. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas: C-300/95, *Commission v United Kingdom*, 1997.
- 3.3. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas: C-52/00, ECR 2002, I-3827, *Commission of the European Communities v French Republic*, 2002.
- 3.4. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas: C-380/03: *Federal Republic of Germany v European Parliament and Council of the European Union*, 2006.
- 3.5. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas: sujungtos bylos C 503/13 (*Boston Scientific Medizintechnik GmbH v. AOK Sachsen-Anhalt – Die Gesundheitskasse*) ir C 504/13 (*Boston Scientific Medizintechnik GmbH v. Betriebskrankenkasse RWE*), 2015.
- 3.6. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius: 3K-3-696-916/2015, 2015.

SANTRAUKA

Šiais laikais kasdienio gyvenimo neįmanoma įsivaizduoti be greito, efektyvaus susisiekimo motorinių transporto priemonių pagalba. Tačiau konvencinės transporto priemonės yra pavojingos visuomenei ir itin didelis skaičius žmonių kasdien tampa eismo įvykių aukomis. Kita vertus, sparti technologijų plėtra lemia visokeriopą transporto priemonių tobulėjimą bei didesnę saugumą ir naujas galimybes. Viena iš jų - autonominiai automobiliai. Jų atsiradimas keliuose sumažins transporto išlaidas, padidins kelių eismo dalyvių saugumą ir jų produktyvumą, suteiks judėjimo galimybes neįgaliems asmenims, sumažins žalingą poveikį aplinkai bei sukurs pagrindus naujoms susisiekimo paslaugų rūšims.

Tačiau su naujomis technologijomis kyla ir nauji iššūkiai teisei. Didžiausia dilema įstatymų leidėjams autonominio transporto atžvilgiu yra tai, kaip veiksmingai išspręsti klausimą dėl civilinės atsakomybės paskirstymo su autonominių automobilių naudojimu susijusiems teisės subjektams. Tokių automobilių naudotojų faktinė padėtis, iš esmės, niekuo nesiskirs nuo įprastų transporto priemonių keleivių, todėl galima būtų teigti, jog už autonominio automobilio sukeltą žalą jų valdytojai neturėtų būti atsakingi. Tačiau rizikos perkėlimas ant gamintojo pečių gali sukelti kliūtis tolimesnei technologijų plėtrai: imperatyvus civilinės atsakomybės nustatymas automobilių gamintojams reikštų baimę kurti inovatyvius, rizikingesnius produktus. Dėl to, naujų technologijų atžvilgiu yra būtinas balansas, užtikrinantis visų asmenų teisėtų interesų apsaugą.

Kita vertus, dabartinė teisės sistema nėra pakankamai veiksminga užtikrinti teisingumą visų su autonominių automobilių naudojimu susijusių teisės subjektų atžvilgiu. Lietuvos Respublikos teisė, šiuo atžvilgiu, turi reikšmingų spragų. Be to, pavienių valstybių teisės normos, reguliuojančios autonominio transporto eksploatavimą, turi reikšmingų skirtumų, kurie gali trikdyti šių įrenginių rinkos integraciją, konkurenciją bei laisvą asmenų ir prekių judėjimą. Tačiau autonominiam transportui taikytinas normas harmonizuojančių įstatymų tarptautiniu ir Europos Sąjungos teisės lygiu nėra, o tie teisės aktai kurie šią technologija vis dėl to, iš dalies, reguliuoja - nėra pakankamai išsamūs ir turi spragų.

SUMMARY

Nowadays it is almost impossible to imagine daily life without the available use of a motor vehicle. However, conventional vehicles are hazardous and cause huge numbers of human casualties on the roads. A rapid development of technology results in increased safety and new, better opportunities in physical communication. One such – autonomous cars. They will have a significant impact on the economy and society: autonomous vehicles will significantly change our daily life, determine the future of worldwide road transport, reduce transport costs, improve road safety, increase mobility, reduce environmental impacts and will open the door to new services and modes of transportation.

On the other hand, the specifics of new technologies give rise to complex legal dilemmas. The biggest one for legislators in the case of autonomous transport is how to effectively resolve the issue of the allocation of civil liability between legal entities involved in the use of autonomous cars. The factual situation of autonomous vehicle user will, in principle, be no different from that of a conventional vehicle passenger. So it could be argued that the damage caused by an autonomous car should not be the responsibility of their owners/users. However, the transfer of risk to the manufacturer could create barriers to further develop this technology: the risk of becoming liable for any damages would make the manufacturers fearful of creating innovative, riskier products. Quiet clearly, a high level of balance is needed to ensure the protection of the legitimate interests of all involved.

On the other hand, the current legal framework is not sufficient to ensure legal justice for all entities involved in the use of autonomous cars. The law of the Republic of Lithuania in this respect has significant gaps. In addition, the rules of individual states governing the exploitation of autonomous transport have significant differences which may interfere with the market integration, competition and the free movement of persons and goods. However, universal rules applicable to autonomous transport exist neither at the level of international, nor European Union level of law. Furthermore, those laws which, in part, regulate this technology, are not sufficiently detailed and have legal gaps.