



Liikenne Vakuutus keskus

Autonomistuvan liikenteen vastuukysymykset
Hyvä liikenne- seminaari 19.5.2021

Minna Anttonen
Lakimies, VT

Autonominen liikenne – missä mennään?

- Keskustelun painopiste siirtynyt vähitellen teknologiasta juridiikkaa
 - Mikä on teknisesti mahdollista vs. mikä on juridisesti mahdollista
- Kehitys ollut monessa suhteessa kuviteltua hitaampaa – myös juridiikassa!
- Autonomia kulminoituu tulevaisuudessa kuljettajaan ja / tai sen tarpeettomuuteen
- Painopiste siirtyy pois inhimillisestä toiminnasta kohti teknologian suoritusta
- Tiedon merkitys kasvaa entistä suuremmaksi!
 - Miten tietoa jaetaan ja kenelle? → ”kuuma peruna” tällä hetkellä!
 - Datan käytön ja jakamisen sääntelyä kehitetään pitkälti EU:ssa

Kansallista lainsäädäntöä ja muita hankkeita

- Tieliikennelaki
- Ajoneuvolaki
- Liikennevakuutuslaki
- Tuotevastuulaki
- Rikoslaki
- Vahingonkorvauslaki
- LVM: automaation avaintoimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelma

Euroopasta

- Liikennevakuutusdirektiivi
- Tuotevastuudirektiivi
- Lainsäädäntöluonnos tekoälyn siviilioikeudellisista vastuista
 - Liikenne on korkean riskin tekoälyn toimintaa
 - Alkuperäisessä ehdotuksessa ankara vastuu ja pakollinen vastuuvakuutus
- Miten tämä toimisi Suomessa?
 - Vastuukysymyksiin palataan lähitulevaisuudessa
- Eettiset periaatteet
- UK: Automated and Electric Vehicles Act 2018
- Saksa: Gesetz zum autonomen Fahren (2022)

Kansainvälistä

- Wienin tieliikennesopimus (1968)
 - Kuljettaja = fyysisesti ja psyykkisesti kykenevä, ajo-oikeudellinen ihminen
 - Etäohjaus sallittua, kuljettajan velvollisuudet
 - Muutos 7/2022 Artikla 34 bis
- Kuljettaja = kansallisesti ja kansainvälisesti hyväksytty tekninen ajojärjestelmä, noudattaa kansallisia liikennesääntöjä
 - Harmonisoinnista polarisoitumiseen?

Kuka kuljettaa ja mitä väliä?

- Oikeuskulttuurissamme kuljettajalla iso rooli
- Suomessa kuljettajan määritelmä ”passivoitu” jo aiemmin (TLL, LvL, AjonL)
 - Ei ratkaisu kaikkeen: lainsäädäntökulttuurissa oletuksena edelleen lähtökohta ihmisestä oikeussubjektina → vastaa nykyistä Wienin tieliikennesopimuksen mukaista kuljettajaa
 - Tehtävät, velvollisuudet (esim. vastuu ajoneuvon liikennekelpoisuudesta, tienkäyttäjän velvollisuudet, kuljettajan näkyvyysvaateet...)
 - Tienkäyttäjän määritelmä: muodostaako tekoäly oman tienkäyttäjärhmän?
 - Missä vaiheessa (ihmis)kuljettajasta tulee matkustaja?
- Lainsäädäntöön jää nyt aukkoja, erityisesti Wienin tieliikennesopimuksen muutoksen myötä

LEHTI



Tesla-kuskin autopilottikolari ei ollut törkeä: Selvisi sakoilla

Käräjäoikeus antoi tuomionsa Tesla-kolarista, jossa kuski ajoi autopilotilla. Mies selvisi sakoilla.

www.iltalehti.fi

Tekeekö FSD-tietokone autostani täysin autonomisen?

Ei vielä. Kaikki Tesla-autot edellyttävät kuljettajan jatkuvaa valvontaa eivätkä ole autonomisia. FSD-tietokoneen myötä odotamme pääsevämme uudelle autonomian tasolle, kun saamme miljoonien kilometrien verran kokemusta ominaisuuksiemme käytöstä. Näiden autonomisten toimintojen aktivointi ja käyttö edellyttävät, että niiden luotettavuus on paljon ihmiskuljettajia suurempaa. Lisäksi vaaditaan, että viranomaiset hyväksyvät toiminnot, mikä voi kestää pidemmän aikaa joissain maissa.

KäO: "Se seikka, että autossa on ajoa avustavia järjestelmiä ei yksinään lisää tai vähennä tienkäyttäjän huolellisuusvelvoitetta tieliikenteessä."



"Tesla kutsuu järjestelmäänsä Autopilotiksi mutta korostaa, että kuljettajan täytyy olla valmiina ottamaan auto hallintaansa tarvittaessa. Se ei ole autonomisen ajon tason kolme ajatuksen mukaista. Meillä hallinta on autolla, ja otamme siitä valmistajana täyden vastuun", Klingel vastaa suoraan kysymykseen vähääkään kiertelemättä.

Tulevaisuuden liikennevahinko – vastuu

- Liikennevahingon sattuessa tullaan tarvitsemaan entistä enemmän dataa ja tietoteknistä osaamista
- Inhimillinen virhe ajaessa vs tietotekninen häiriö, ohjelmointivirhe
- Ajotehtävät vuorottelevat (ihmis)kuljettajan ja tekoälyn välillä
- Vastuuketju ajamisen takana (operaattori, valmistaja, palveluntarjoaja jne.)
- Sopimukseen ja tuotevastuuseen perustuvan vastuun lisääntyminen

Autonominen liikenne ja liikennevakuutus

- Autonominen ajoneuvo on liikennevakuutettava kuten perinteinen ajoneuvo
- Lähtökohta: vahva sivullisen suoja, kuljettajanpaikkasuoja
- Ankaran vastuun periaate
- Kuljettajanpaikkasuoja, henkilövahinkojen korvaaminen
- Ei vastuurajaa
- Liikennevakuutuslakiin perustuvaa vastuuta ei voi sopimuksella supistaa tai laajentaa
- Prosessi yksinkertaista ja vaivatonta
- Poikkeus sääntöön: LVL 33 § → kahden ajoneuvon yhteentörmäys
 - Korvattavuus edellyttää tuottamusta, liikennesääntöjen vastaista kulkua tai sijainta tai puutteellista kuntoa
 - Tekoäly ja tuottamusvastuu
 - Puutteellinen kunto (vastuu, toteutus)

Tuotevastuu – ratkaisu kaikkeen?

- Liikennevakuutuslain kokonaisuudistus
 - vakuutusyhtiön takautumisoikeus tuotevastuulain nojalla.
 - uusia riskejä, joista aiheutuvien kustannusten jäämistä moottoriajoneuvon omistajien ja haltijoiden kustannettaviksi ei voida pitää perusteltuna (*aiheuttaja maksaa*-periaate).
- Tuotteesta henkilölle taikka **yksityiseen käyttöön tai kulutukseen tarkoitettulle** ja vahinkoa kärsineen pääasiassa sellaiseen tarkoitukseen käyttämälle omaisuudelle aiheutunut vahinko.
 - Ammatinharjoittajat jäävät ulkopuolelle?

- Tuotteella tarkoitetaan **irtainta esinettä**, myös toiseen irtaimeen esineeseen tai kiinteistöön liitettynä.
 - irralliset ohjelmistot, data, muut ”ei-fyysiset” esineet?
- Vaaditaan tuotteen **turvallisuuspuute** (suunnittelu-, valmistus-, ohje tai kehittelyvirhe).
 - Tuotevastuun ja liikennevakuutuslain eri käsitteet puutteellisesta kunnosta?
- Ei korvata tuotteelle itselleen aiheutunutta vahinkoa (vrt. kasko) eikä osatuotteen tuotteelle aiheuttamaa vahinkoa.
- Korvausrajat erilaiset.
- Näyttötaakka: vahinkoa kärsineen on näytettävä toteen vahinko, tuotteen puutteellinen turvallisuus sekä puutteellisen turvallisuuden ja vahingon välinen syy-yhteys.
 - Regressin osalta näyttövelvollisuus siirtyy vakuutusyhtiölle.
 - Pitäisikö olla käännetty?
- Tuotevastuu ei päde testausvaiheessa.

Lopuksi

- Liikennevakuutusjärjestelmä soveltuu myös tulevaisuuden liikenteessä
- Tuotevastuun merkitys kasvaa entisestään
- Oikeusvarmuus ja täsmällisyys edellyttää lainsäädännön kehittämistä ja määritelmien täsmentämistä
- Tällä hetkellä aukkoja, teknologia kehittyy juridiikkaa nopeammin
- Liikennevahinkojen ratkaisemiseksi tarvitaan dataa
- Tietotekniikan neutraalius, eettiset periaatteet, algoritmit "näkyväksi"
- Luottamus ja hyväksyminen
- Turvallisuus
- Innovaatio ja kehitys

Kiitos mielenkiinnosta!



Minna.anttonen@vakuutuskeskus.fi



www.lvk.fi



[@LiikenneVK](https://twitter.com/LiikenneVK)