

Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmistelevan työryhmän keskustelutilaisuus

Aika

15.12.2022 klo 13-15.30

Paikka

Eteläesplanadi 4

1. Bryant Walker Smith: ”Why Companies Drive Automated Vehicles”

Apulaisprofessori Bryant Walker Smith Etelä-Carolina yliopistosta esitteli näkemyksiään autonomistista ajoneuvoista ja yrityksen roolista.

Walker Smith muistutti perinteisen ajoneuvon ja palvelumuotoisen liikkumisen kahtiajaosta, jonka usein ymmärrämme väärin puhuttaessa automaattiliikenteestä: yksityisomistuksessa olevaan autonomiseen ajoneuvoon liittyy tärkeitä palvelunäkökulmia. Erityisesti dataan liittyvät kysymykset autonomisten ajoneuvojen kanssa tuo uusia ulottuvuuksia datan ja tuotteen omistamiseen sekä vastuisiin. Mikäli ajoneuvo kaikkine ominaisuuksineen käsitetään yhtenä tuotteena, se ei enää välttämättä sijaitse yhdessä maassa: yksilö voi omistaa ajoneuvon, mutta siihen liittyviä päivityksiä voidaan tehdä maan rajojen ulkopuolelta. Vaikka omistaja vastaisi päivityksien tekemisestä, ei omistaja voi vastata päivityksien sisällöstä. Ajoneuvon valmistaja tai ohjelmiston toimittaja voi kuitenkin seurata, onko päivitykset tehty ajallaan ja on siten kykenevä arvioimaan esimerkiksi ajoneuvon turvallisuutta.

’Autonominen henkilöautoilu’ ei siis tulevaisuudessa perustu enää täysin ajoneuvon omistamiseen ja hämärtää omistuspohjaisen ja palvelumuotoisen liikenteen rajoja. Yrityksillä tulee olemaan yhä suurempi rooli ajoneuvojen toiminnassa koko niiden elinkaaren aikana.

Ajoneuvoissa lisääntynyt sensorimäärä nostaa uusia lainsäädännöllisiä kysymyksiä: kuka omistaa ajoneuvojen sisältä tai ulkopuolelta tallennetun tiedon (esim. videokuvan) ja tulisiko sitä voida käyttää esimerkiksi onnettomuustutkintaan, myös sellaisiin joissa ajoneuvo ei ole ollut osallisena?

Turvallisuuteen liittyvää tiedon jakamista voi olla perusteltua edistää lainsäädännöllä. Siitä huolimatta Walker Smithin keskeinen ajatus oli, että sen sijaan että luotettaisiin teknologiaan ja sen sääntelyyn, luotettaisiin yrityksiin (*trustworthy company*). Autonomisten ajoneuvojen turvallisuuteen liittyvän sääntelyn paradigmaa tulisi siis muuttaa siten, että turvallisuus nähdään elinkaarena yksittäisen todentamisen sijaan ja yrityksen vastuu olisi luonteeltaan jatkuvaa. Sen sijaan että ajoneuvo myydään sääntelyn edellyttämin vaatimuksin, tulisi sen liikennekelpoisuus ja turvallisuus taata koko sen elinkaaren ajan joka hetki. Luotettavan yrityksen

toimintalogiikkaan kuuluisi siis jatkuva riskien pienentäminen, vahingoiden minimointi ja turvallisuuden edistäminen.

Walker Smith kannatti ajatusta siitä, että vastuista solmittaisiin entistä enemmän sopimuksellisin keinoin. Koska ajoneuvon valmistaja ja järjestelmätoimittajat voivat olla eri yrityksiä, useat eri tahot voisivat muodostaa yhdessä vastuutahon, joka takaa ajoneuvon turvallisen käytön. Tämä ei poistaisi tarvetta selvittää yksilölle heidän omia vastuitaan: kun ymmärrämme mistä yksilöt ovat vastuussa, pystymme myös määrittämään mistä yritykset ovat vastuussa. Mikäli vastuuta delegoidaan kuljettajalle, käyttäjälle tai omistajalle, se voitaisiin tehdä sopimuksin.

2. Lauri Luoto: “Self-driving cars and criminal liability”

Tutkijatohtori Lauri Luoto Turun yliopistosta esitteli autonomisten ajoneuvojen rikosoikeudellista vastuuta.

Rikosoikeudessa vastuut on kohdistettu ihmistoimijoille, joka ei käänny hyvin tekoälyyn sovellettavaksi. Lähtökohtaisesti rikosvastuuta ei siis tulisi kohdistaa tekoälyyn.

Rikosoikeudessa teoreettista viitekehystä on siis pohdittava uudestaan. Walker Smithin luotettavan yrityksen malli voi olla yksi vaihtoehto, mutta väistämättä edessä on paradigman muutos. Tulevaisuudessa todennäköisesti tulee tarkastella useita eri tekijöitä ennen onnettomuutta vastuiden selvittämiseksi: mitä on tehty ja kenen toimesta.

Rikosoikeudelle on tarve tulevaisuudessakin, mutta sääntelyn näkökulmasta se ei ole keskeisin. Rikosoikeus on yleensä viimeinen keino, jonka käyttöä pyritään yleensä välttämään. Suomessa yrityksen rikosoikeudellinen vastuu on tällä hetkellä sidottu luonnollisiin henkilöihin.

Rikosoikeuden tulee kuitenkin olla riittävän tehokasta, mutta se ei saa estää teknologian kehittymistä. Tärkeää on tasapainon löytäminen.

Jakelu

Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmistelevan työryhmän varsinaiset jäsenet, asiantuntijat