

Asia: VN/15033/2019-LVM-90

## **Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

#### LIIKENTEEN AUTOMAATION LAINSÄÄDÄNTÖ- JA AVAINTOIMENPIDESUUNNITELMA

Liikenneoikeusyhdistys ry on tarkastellut liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelmaa pelkästään liikenneoikeuden näkökulmasta. Kiinnitämme huomiota seuraaviin seikkoihin:

On tärkeätä, että samaan aikaan teknisen kehityksen kanssa selvitetään ja tutkitaan oikeudellisia ja sääntelyyn liittyviä kysymyksiä. Pidämme hyvänä EU:n korkean tason asiantuntijaryhmän tekoälytoimijoiden ryhmittelyä kehittäjiin (developers), hyödyntäjiin (deployers), loppukäyttäjiin (end-users) ja laajemmin yhteiskuntiin.

Kysymys ankaran vastuun soveltamisesta automaattiajoneuvoihin on erittäin tärkeä kysymys, ja oudoksumme Suomen varauksellista suhtautumista siihen. Suomen tuleekin edistää ankaran vastuun käyttöön ottoa automaattisten ajoneuvojen vastuukysymyksissä.

Komission tekoälyn valkoisessa kirjassa liikennesektori mainitaan erityisen suuren riskin sovellusalueena ja esimerkiksi Saksassa käsityksemme mukaan kannatetaan ankaran vastuun soveltamista automaattisten ajoneuvojen korvausvastuuseen.

Ohjelmassa todetaan aivan oikein, että automaation hoitaessa ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä ihmisellä ei lähtökohtaisesti ole, eikä tulekaan olla mahdollisuutta vaikuttaa ajoneuvon toimintaan. Tällöin ei myöskään ole kohtuullista, että ajoneuvossa olevan ihmisen ajateltaisiin olevan vastuuvollinen.

Käsityksemme mukaan Suomen tulisi nimenomaan kytkeä ankara vastuu moottoriajoneuvojen liikennevakuutukseen. Suomalaisilla liikennevakuutusyhtiöillä ja liikennevakuutuskeskuksella sekä valtiokonttorilla selvittää liikennevahinkojen monimutkaisiakin vastuukysymyksiä, minkä lisäksi ne edustavat tarvittaessa myös ulkomailla vakuutettujen ajoneuvojen vakuutusyhtiöitä. Juridisesti vakuutusyhtiön takautumisoikeus on sekä liikenne- että autovakuutuksen osalta kiistaton (ks. esim. KKO 2008:113).

Uusi liikennevakuutuslaki mahdollistaa myös tuotevastuuregressin käyttämisen tuotevastuulain nojalla. Suomen valtion tulisi kuitenkin uudistaa tuotevastuulakia ja edistää tuotevastuudirektiivinkin ajantasaistamista.

Se, että moottoriajoneuvoksi kutsuttua liikkuvaa raskasta esinettä ohjaa fyysisen henkilön sijaan tekoäly, on vahingonkärsineen kannalta sivuseikka. Liikennevakuutukseen perustuva ankara vastuu takaisi sen, ettei yksityinen vahingonkärsinyt joudu selvittämään mahdollisesti hyvinkin monimutkaista vastuunjako ajoneuvon valmistajan, ajoneuvojen verkkoliikenteestä vastaavien yritysten ja muusta liikenneinfrastruktuurista vastaavan tienpitäjän välillä.

Kyberturvallisuusriskienkin osalta ankara vastuu on kohtuullinen ratkaisu edellyttäen, että ajoneuvon omistaja on omalta osaltaan noudattanut kaikkia siihen vaikuttavia ohjeita ja käytäntöjä.

Merenkulun osalta ohjelmaluonnoksessa todetaan, että merenkulun lainsäädännössä ankara vastuu (liability) kohdistuu aluksen omistajaan, joka voi vastuutaan rajata vakuuttamalla riskin. Sama toteutuu tieliikenteessä pakollisen liikennevakuutuksen kautta.

Rikosvastuun osalta viittaamme liitteenä olevaan professori Matti Tolvasen kirjoitukseen Juhlajulkaisussa Kimmo Nuotio 1959 – 18/4 – 2019.

Liikenneoikeusyhdistys ry

Risto Tuori

puheenjohtaja

LIITE

Prof. Matti Tolvasen ”Rikosoikeus ja automaatio” kirjoitus teoksessa Juhlajulkaisu Kimmo Nuotio

Tuori Risto  
Liikenneoikeusyhdistys ry