

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Eraõiguse osakond

Silvia-Anna Gerontidi

ISEJUHTIVA SÕIDUKI JUHI DELIKTIVASTUTUS

Magistritöö

Juhendaja
PhD Age Värv

Tallinn
2020

Sisukord

SISSEJUHATUS	3
1. ISEJUHTIVATE SÕIDUKITE TEHNOLOOGIA OLEMUS	7
1.1 ISEJUHTIVA SÕIDUKI MÕISTE	7
1.1.1 <i>Autonoomsus ja intelligentsus</i>	7
1.1.2 <i>Isejuhtiva ja autonoomse sõiduki mõistete eristamine</i>	8
1.2 ISEJUHTIVATE SÕIDUKITE TASEMED	9
1.3 ISEJUHTIVATE SÕIDUKITE TÕÕPRINTSIIP	13
1.4 ISEJUHTIVATE SÕIDUKITEGA PÕHJUSTATUD KAHJU	14
1.4.1 <i>Isejuhtiva sõiduki süsteemi ebatäiuslikkus</i>	14
1.4.2 <i>Isejuhtiva sõiduki tehnoloogia puudulik või vale käitlemine</i>	17
2. RISKIVASTUTUSE KOHALDAMINE ISEJUHTIVA SÕIDUKIGA TEKITATUD KAHJU KORRAL	19
2.1 RISKIVASTUTUSE OLEMUS	19
2.2 RISKIVASTUTUSE SUBJEKT ISEJUHTIVA SÕIDUKIGA TEKITATUD KAHJU KORRAL	20
2.3 ISEJUHTIV SÕIDUK KUI MOOTORSÕIDUK VÕS § 1057 MÕTTES	23
2.4 ISEJUHTIV SÕIDUK KUI SUUREMA OHU ALLIKAS	24
2.5 ISEJUHTIVA SÕIDUKI ISELOOMULIKU RISKI REALISEERUMINE	25
2.6 ISEJUHTIVA SÕIDUKI VALDAMINE	29
2.7 ISEJUHTIVA SÕIDUKI KÄITAMINE	34
2.8 RISKIVASTUTUST VÄLISTAVAD ASJAOLUD	35
3. DELIKTI ÜLDKOOSSEISULISE VASTUTUSE KOHALDAMINE ISEJUHTIVA SÕIDUKIGA TEKITATUD KAHJU KORRAL	38
3.1 DELIKTI ÜLDKOOSSEISULISE VASTUTUSE OLEMUS	38
3.2 DELIKTI ÜLDKOOSSEISULISE VASTUTUSE SUBJEKT ISEJUHTIVATE SÕIDUKIGA TEKITATUD KAHJU KORRAL	39
3.3 JUHI SÜÜ HINDAMINE	41
3.4 JUHI KÄIBEKOHUSTUSE HINDAMINE	43
3.5 KÄIBEKOHUSTUSE HINDAMINE, KUI KAHJU ON PÕHJUSTATUD ISEJUHTIVA SÕIDUKI TEHNOLOOGIA EBATÄIUSLIKKUSE TÕTTU.....	47
3.6 TÕENDAMISKOORMISE JAOTUS	51
KOKKUVÕTE	55
ABSTRACT	60
KASUTATUD ALLIKAD	66
KASUTATUD KIRJANDUS	66
KASUTATUD ÕIGUSAKTIID	69
KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA	69

Sissejuhatus

20. sajandi üheks suurimaks saavutuseks peetakse mootorsõiduki, arvuti ja interneti loomist, mis on tänaseks saanud asendamatuks osaks meie igapäeva elust. Sõidukite isejuhtivad funktsioonid nagu sõiduraja tsentreerimine, adaptiivne püsikiiruse hoidja ja iseparkimine on meile juba tuttavad ning laialdaselt kasutatavad. Kuid teadaolevalt areneb tehnoloogia plahvatusliku kiirusega ning ideed, mis tundusid veel mõnikümmend aastat tagasi utoopilistena, on täna saamas reaalsuseks. Isejuhtivate sõidukite testimine on näiteks Eestis lubatud juba 2017. aastast¹ ning on nad juba Eesti teedel sõitnud. Näiteks sõitsid pilootprojektidena piiratud liiklusega teedel Easymile'i bussid 2017. aasta suvel Eesti Euroopa Liidu eesistumise ajal. Seega on nende ilmumine tavapärasesse liiklusesse vaid aja küsimus.

Maailma Terviseorganisatsiooni (WHO) andmetel hukub igal aastal liiklusõnnetuste tagajärjel umbes 1,35 miljonit inimest.² Liikluse turvalisemaks ja efektiivsemaks muutmiseks panustavad riigid üha enam transpordisektori arendamisse ning lähikümnenditel on oodata murrangulisi muudatusi.³ Seda toetab ka Euroopa Liidu ambitsioonikas eesmärk vähendada liiklusõnnetuste tõttu põhjustatud surmade arvu Euroopas 2050. aastaks nulli lähedale (Vision Zero).⁴ Vahepealseks eesmärgiks on seatud surmade arvu vähendamine 2030. aastaks poole võrra võrreldes 2020. aastaga.⁵ Vastavate eesmärkide saavutamise üheks eelduseks on riikide valmidus teha tehnoloogilisi edusamme ning muuhulgas võimaldada isejuhtivate sõidukite kasutuselevõttu. Kohalikul tasandil on vastavat võimekust ka juba arutatud ning näiteks Riigikantselei poolt 2018. aastal koostatud raporti üks uurimisküsimusest oli, et kuidas teha nii, et 2030. aastal oleks 90% Eestis läbitud kilomeetritest vajadusel isejuhtivad.⁶ Isejuhtivate sõidukite integreerimine olemasolevasse liiklusesse võib esialgu olla ebaloomulik, kuid pikas perspektiivis suurendaks see liiklusohutust ning vähendaks inimvigade tõttu põhjustatud liiklusõnnetusi ja seega ka surmade arvu.

Kuigi isejuhtivate sõidukite kasutusele võtmisel on mitmeid positiivseid tagajärgi, siis toob nende liiklusesse lubamine kaasa ka mitmed probleemid. Peamiseks küsimuseks on, keda saab võtta tsiviilvastutusele isejuhtivate sõidukitega põhjustatud kahju tekkimisel ning kuidas saavad kahjustatud

¹ Maanteeamet on teedele lubanud kaks isejuhtivat sõidukit. – Autogeenius, 22.01.2020. Arvutivõrgus: <https://auto.geenius.ee/rubriik/uudis/maanteeamet-on-teedele-lubanud-kaks-isejuhtivat-soidukit/>

² Road Traffic Injuries. WHO, 07.02.2020. Arvutivõrgus: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

³ Isejuhtivate sõidukite ajastu algus. Ekspertühma lõppraport. Riigikantselei 2018, lk 4. Arvutivõrgus: https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/riigikantselei/strateegiaburoo/isejuhtivad_loppraport.pdf

⁴ Vision Zero Initiative. European Commission. Arvutivõrgus: <https://trimis.ec.europa.eu/?q=project/vision-zero-initiative#tab-outline>

⁵ Euroopa Liidu Nõukogu poolt koostatud Valletta deklaratsioon. Arvutivõrgus: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8666-2017-REV-1/et/pdf>

⁶ Riigikantselei. Isejuhtivate sõidukite ajastu algus, lk 2.

isikud nõuda kahju hüvitamist. Tavapäraste sõidukitega põhjustatud kahju korral on kahju tekkimisel juhist tuleneval põhjusel võimalik kohaldada riskivastutust või delikti üldkoosseisulist vastutust ning sõiduki tehnoloogilise puuduse korral tootjavastutust. Kuivõrd isejuhtivate sõidukite tehnoloogia olemusest tingituna kandub tsiviilõiguslik vastutus juhitl tootjale⁷, siis võib juhi vastutus olla teatud juhtudel välistatud. Kehtib põhimõte, et uue tehnoloogia kasutusele võtmine ei tähenda veel automaatselt, et olemasolev regulatsioon sellega toime ei tule.⁸ Küll aga peab õigluse põhimõttest tulenevalt deliktiõigus võimaldama võtta tsiviilvastutusele isikut, kes kahju põhjustas ja kellele seda ette heita saab.⁹

Sellest tulenevalt on autor seadnud eesmärgiks analüüsida, kas sõiduki juht vastutab deliktiõiguse alusel, kui kahju on põhjustatud isejuhtiva sõidukiga või isejuhtivas režiimis. Kannatanu seisukohalt ei tohiks olla vahet, kas temale on kahju põhjustanud isejuhtiv sõiduk või nn tavapärane sõiduk. Sellest tulenevalt on töö eesmärk välja selgitada, kas Eesti deliktiõigus tagab isejuhtiva sõiduki poolt kahju tekitamise korral kannatanule samasuguse kaitse nagu tavasõiduki poolt tekitatud kahju puhul. Eesmärgi täitmiseks on püstitatud järgmised uurimisküsimused: 1) milliste erisustega tuleb arvestada VÕS¹⁰ § 1057 eelduste sisustamisel isejuhtiva sõiduki poolt kahju tekkimise korral? 2) milliste erisustega tuleb arvestada VÕS § 1043 eelduste sisustamisel isejuhtiva sõiduki poolt kahju tekkimise korral?

Tulenevalt töö eesmärgist on magistritöö on jaotatud kolmeks peatükiks. Töö esimeses peatükis käsitleb autor isejuhtivate sõidukite olemust, kuna sisuliste probleemide lahendamiseks tuleb esmalt määratleda tehnoloogiliste mõistete tähendust. Isejuhtivusest rääkides on oluline piiritleda ka isejuhtivate sõidukite tasemed, kuivõrd riskivastutuse ja delikti üldkoosseisu vastutuse erisused ilmnevad eelduslikult SAE 3. taseme sõidukitest alates. Seejärel käsitletakse isejuhtivate sõidukite tööprintsipi ja sellest tulenevalt isejuhtivate sõidukitega põhjustatud kahju tekkimise põhjuseid, mis on neile iseloomulikud.

Magistritöö teises peatükis analüüsib autor riskivastutuse kohaldatavust, kui kahju on põhjustatud isejuhtiva sõidukiga. Autor analüüsib juhi käsitlemist isejuhtiva sõiduki otsese valdajana ja käitajana. Samuti hindab autor, kuidas suhestuvad isejuhtivatele sõidukitele iseloomulikud riskid suurema ohu allika mõistega. Viimaks analüüsib autor riskivastutust välistavaid asjaolusid.

Kolmandas peatükis analüüsib autor delikti üldkoosseisulise vastutuse kohaldatavust, kui kahju on põhjustatud isejuhtiva sõidukiga. Isejuhtivate sõidukite kontekstis on peamine rõhk juhi süü hindamisel.

⁷ A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. European Parliament. EPRS, 2018, lk 22.

⁸ A. P. Garza, „Look Ma, No Hands!“, Wrinkles and Wrecks in the Age of Autonomous Vehicles, *New England Law Review* 2012, lk 589.

⁹ T. Tampuu. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. *Juridica* 3/2003, lk 71.

¹⁰ Võlaõigusseadus. – RT I, 08.01.2020, 10.

Autor hindab lisaks, kas isejuhtivate sõidukite käitumist võiks võrrelda mõistliku juhi käitumisega ning omistada vastutust sõiduki tootjale.

Käesoleva magistritöö teema on aktuaalne seepärast, et isejuhtivad sõidukid on võimelised sõitma iseseisvalt ilma inimjuhi sekkumata ning peagi on rahvusvahelisel tasandil oodata nende kasutusele võtmist ja liiklusesse lubamist. Tagamaks, et isejuhtivate sõidukite puhul on kõikide osapoolte huvid ja õigused kaitstud, tuleb kehtivat regulatsiooni analüüsida võimalike uute riskide valguses. Vastav analüüs on tulevikku vaatava suunitlusega, kuivõrd autor hindab sõidukeid sellise autonoomsuse tasemega, mis ei ole seni turul saadavad, kuid on parasjagu arendamisel.

Magistritöös välja toodud eesmärkide täitmiseks tugineb autor peamiselt Eesti siseriiklikele seadustele, kohtupraktikale ja erialakirjandusele. Kuivõrd analüüs on tihedalt seotud isejuhtivate sõidukite tehnoloogia spetsiifikaga, toetub autor selles osas võõrkeelsele kirjandusele, eelkõige välisriikide õigusteadlaste teadustöödele, artiklitele ja arvamustele. Samuti toetub autor Euroopa Liidu organite poolt väljastatud regulatsiooni ettepanekutele. Autor kasutab magistritöös empiirilist ja sünteetilist meetodit.

Deliktiõiguslikku vastutust, sh riskivastutust ja delikti üldkoosseisulist vastutust on varasemalt käsitletud mitmete õigusteadlaste ja asjatundjate poolt. Samuti on vastavate õigusinstituutide kohta asjakohast kohtupraktikat. Küll aga on vaid mõned üksikud eestikeelsed allikad vastavate õigusinstituutide õigusliku analüüsi kohta, kus on hinnatud nende kohaldamist isejuhtivate sõidukitega põhjustatud kahju puhul. R. Kinkar kirjutas 2015. aastal magistritöö teemal „Tootjavastutus ja juhi deliktiõiguslik vastutus autonoomsete sõidukite tehnoloogia puudusest tingitud kahju tekkimise korral“,¹¹ kuid vastavas magistritöös oli põhirõhk tootjavastutuse analüüsimisel. Isejuhtivate sõidukite tsiviilõiguslikku vastutust on analüüsinud isejuhtivate sõidukite ekspertrühm, kes koostas Riigikantselei strateegiabüroo tellimusel vastava analüüsi.¹² Nimetatud analüüs koosneb tehnoloogilisest, sotsiaal-majanduslikust ja õiguslikust osast ning selle eesmärgiks oli kaardistada Eesti seadusandluse kohandamise vajadust ja vajaliku järelevalve korraldamise võimalused. T. Liivak on avaldanud *Juridica International* väljaandes artikli „What Safety are We Entitled to Expect of Self-driving Vehicles?“¹³, kus ta hindas isejuhtivatele sõidukitele kohaldatavat regulatsiooni tootjavastutuse kontekstis. Käesoleva töö autorile teadaolevalt ei ole varasemalt hinnatud riskivastutuse ja delikti üldkoosseisulise vastutuse kohaldamist isejuhtivate sõidukitega põhjustatud kahju korral ning hinnatud kahju hüvitamiseks õigustatud subjektide kaitset

¹¹ R. Kinkar. Tootjavastutus ja juhi deliktiõiguslik vastutus autonoomsete sõidukite tehnoloogia puudusest tingitud kahju tekkimise korral. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool 2015.

¹² Riigikantselei. Isejuhtivate sõidukite ajastu algus.

¹³ T. Liivak. What Safety are We Entitled to Expect of Self-driving Vehicles. *Juridica International* 2019/28.

tulenevalt deliktiõiguse eesmärgist. Samuti puudub nii Eesti kui ka välisriikide kohtupraktika isejuhtivate sõidukitega põhjustatud kahju hüvitamise kohta. Seega täidab käesolev magistritöö olemasoleva õigusliku analüüsilünga.

Tööd iseloomustavad märksõnad on järgmised: isejuhtivad autod; mootorsõidukid; autonoomia; tsiviilvastutus, deliktiõigus.

1. Isejuhtivate sõidukite tehnoloogia olemus

1.1 Isejuhtiva sõiduki mõiste

Isejuhtivate sõidukite õigusliku regulatsiooni hindamiseks tuleb esmalt defineerida ja piiritleda kasutatavate mõistete tähendust. Põhjust rääkida kehtiva regulatsiooni asjakohasusest on seotud tehnoloogia arenguga ning tehisintellekti loomisega. Tehisintellekti mõistmiseks on aga eelkõige vaja mõista selle seost autonoomsuse ja intelligentsuse mõistetega.¹⁴

1.1.1 Autonoomsus ja intelligentsus

Autonoomsuse mõistel puudub käesoleval ajal legaaldefiniitsioon, kuid selle mõiste tõlgendamisel robotika ja tehisintellekti valdkonnas tuginetakse arusaamale, et autonoomsus tähistab süsteemi võimet ja volitust teha otsuseid iseseisvalt, st inimese sekkumata. Teisisõnu eeldab autonoomsus isevalitsemise vahendite olemasolu. Autonoomsus võib olla piiratud kujul ehk asi ei pruugi olla tervikuna autonoomne – autonoomsed võivad olla vaid vastava asja mõned komponendid.¹⁵ Autonoomsed tehnoloogiad on juba tänapäeval kasutuses, nt Facebooki veebileht, mis autonoomselt töötleb kogutud andmeid ja vastab päringutele.¹⁶ Autonoomsuse põhiliseks tunnuseks on võime ise õppida. Lisaks sellele kätkeb autonoomia mõiste eneseteadlikkust ja võimet intelligentselt suhestuda ümbritsevasse keskkonda.¹⁷ Otsustamaks, kas tehnoloogia autonoomsus vajab kehtiva regulatsiooni muutust, tuleb eristada autonoomia mõiste tasemeid. Tugev autonoomsus väljendub oskuses seada endale eesmärgid, olla oma tegudest teadlik ja võimes avaldada oma vaba tahet.¹⁸ Teisisõnu on tugev autonoomsus näiteks roboti võime olla oma käitumisest teadlik nii nagu seda on inimene. Näiteks võiks sõiduk, kes on autonoomne tugevas mõttes, otsustada, et ta ei täida talle antud käsku, sest ta „ei taha“.¹⁹ Laiemas mõttes oleks sellisel juhul autonoomsed sõidukid õiguse subjektid, mitte objektid ning saaksid vastutada oma käitumise eest. Töö eesmärgist lähtuvalt ei ole asjakohane käsitleda autonoomsete sõidukite vastutust autonoomsuse mõiste puhtal (tugeval) kujul. Autonoomsuse nõrk tase tähendab sõiduki võimet koguda vajalikku infot, seda

¹⁴ K. Turk, M. Pild. Lõppraport. Analüüs SAE tase 4 ja 5 sõidukite kasutusele võtmiseks. Triniti, 2017, lk 12. Arvutivõrgus: https://www.mkm.ee/sites/default/files/lopprawort_analuus_sae_tase_4_ja_5_soidukite_kasutusele_votmiseks_riigikantselei_2017_10_15_ver_10_final.pdf

¹⁵ Zimmermann, Evan Joseph. Machine Minds: Frontiers in Legal Personhood, 2015. Kättesaadav: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2563965

¹⁶ K. Turk, M. Pild, lk 12.

¹⁷ Bertolini, A. Robots as Products: The Case for a Realistic Analysis of Robotic Applications and Liability Rules, lk 7. Arvutivõrgus: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2410754

¹⁸ Bertolini, A, lk 9.

¹⁹ S. Bayern. The Implications of Modern Business-Entity Law for the Regulation of Autonomous Systems. European Journal of Risk Regulation (EJRR), Vol. 7, vlj 2, 2016, lk 229.

töödelda ning kohandada käskude täitmist programmeeritud viisil.²⁰ Ehk sõidukil on võime ise uusi seoseid luua ja õppida, kuid ülesannete täitmisel juhindub sõiduk talle antud käskudest. Nõrga autonoomsusega sõidukid on võimelised toimetama ilma inimese sekkumiseta. Käesolevas töös käsitleb töö autor autonoomseid sõidukeid autonoomsetena nõrgas tähenduses.

Autonoomse sõiduki mõiste kätkeb endas tehisintellekti omadusi,²¹ kuid autonoomsus ei tähista kitsalt sõiduki elektromehhaanilisi omadusi, vaid süsteemi funktsionaalsust tervikuna. Tehnoloogia intelligentsus tähistab seda, kuidas süsteem ümbruskonda tajub ning on võimeline enda käitumist kohandama vastavalt muutuvale ümbruskonnale. See sisaldab muuhulgas võimet ennast programmeerida autonoomselt, võimet õppida ja töödelda keerulist informatsiooni ning lahendada probleeme.²² Õigussüsteemis intelligentseid roboteid käesoleval ajal ei eksisteeri. Küll aga on selle üle aktiivselt arutletakse.²³ Euroopa Parlament on proovinud leida autonoomsetele robotitele (sh isejuhtivatele sõidukitele) sobivat definitsiooni ning on leidnud, et Euroopas tuleks kehtestada autonoomsete robotite ühtne määratlus, mis vajaduse korral hõlmab ka selle alamkategoriate määratlusi, võttes arvesse järgmisi omadusi:

- võime omandada autonoomia andurite kaudu ja/või keskkonnaga andmeid vahetades (ühenduvus) andmeid ja teostada nende andmete analüüsi;
- võime õppida nn kogemuste ja suhtlemise kaudu;
- roboti füüsilise toe vorm;
- võime kohandada oma käitumist ja tegevust keskkonnaga.²⁴

1.1.2 Isejuhtiva ja autonoomse sõiduki mõistete eristamine

Isejuhtiva sõiduki mõiste on kohati eksitav, kuna mitmed asutused ja eksperdid on andnud sellele erinevad definitsioonid.²⁵ Näiteks ühel juhul räägitakse isejuhtivast sõidukist kui sõidukist, millel on juhti abistavad funktsioonid (näiteks olemasolevad Tesla autopiloodiga sõidukid) ning teisel juhul räägitakse nõ tuleviku sõidukist, milles inimese kohaloleku vajadus puudub.

Autonoomse sõiduki süsteem on programmeeritud võtma teatud olukordades vastu otsuseid iseseisvalt. Süsteem koosneb tarkvara ja riistvara kogumikust, mis täidavad koostoimes nn isejuhtivaid funktsioone.

²⁰ Bertolini, A, lk 12.

²¹ D. Glancy. Privacy in Autonomous Vehicles. Santa Clara Law Review 2012, lk 1171-1240. Arvutivõrgus: <https://digitalcommons.law.scu.edu/lawreview/vol52/iss4/3/>

²² D. Glancy, lk 1171-1240.

²³ S. Bayern. lk 297-298; Analüüs SAE tase 4 ja 5 sõidukite kasutusele võtmiseks, lk 25.

²⁴ Euroopa Parlamendi 16.02.2017 otsus robotite tsiviilvastutusest.

²⁵ B. A. Browne. Self-Driving Cars: On the Road to a New Regulatory Era. Journal of Law, Technology & the Internet. Vol 8, 2017, lk 2.

Seega peamiseks erinevuseks tavapärasest sõidukist on autonoomse sõiduki puhul selle võime tajuda ümbritsevat keskkonda ja töötada ilma inimese sekkumiseta tänu sellesse integreeritud tehnoloogiale. Sõidukite puhul tähistab autonoomsus inimsekkumise ulatuse vajaduse astet.²⁶

Isejuhtiva sõiduki mõiste on mõnevõrra kitsam autonoomse sõiduki mõistest. Isejuhtiv sõiduk on võimeline iseseisvalt sõitma, kuid vastav sõiduk vajab teatud olukordades inimese sekkumist. Sõltuvalt automatiseerituse tasemest peab inimene viibima kas sõidukis või olema valmis juhtimise manuaalselt üle võtma või olema valmis sõidukit kaugjuhtida ise sõidukis mitte viibides.

1.2 Isejuhtivate sõidukite tasemed

Lähtuvalt sellest, et isejuhtiva sõiduki legaaldefiniitsioon puudub, kasutatakse praktikas selle mõiste sisustamiseks erinevaid elemente. Autor lähtub käesoleva töö puhul Ameerika Ühendriikides tegutseva rahvusvahelise autoinseneride ühingu Society of Automotive Engineers International ehk SAE International poolt loodud liigitusest, kuivõrd tegemist on transpordisektori globaalse standardiorganiga ja vastav klassifikatsioon on käesoleval ajal rahvusvahelisel tasandil enim tunnustatud.²⁷ Vastav liigitus on aluseks võetud ka Eesti Vabariigi valitsusele esitatud robotikaseaduse eelnõu väljatöötamiskavatsuses.²⁸ SAE International on loonud sõidukite autonoomsuse tasemete²⁹ liigitamiseks tehnilise standardi J3016 „Levels of Driving Automation“³⁰ (sõiduki automatiseerituse tasemed). Esmakordselt avalikustas SAE International standardi J3016 sõidukite autonoomsuse tasemete liigituste skeemi 2014. aastal. Transpordi tööstusharu kiire arenguga ja reguleerimisvajaduse suurenemisega, nägi SAE standardi J3016 komitee vajadust täpsustada sõidukite tasemelist automatiseeritud tasemete funktsioone selgemalt ja selgitada, kuidas on tasemed seotud tarbijate suurenenud ohutuse ja mugavusega.³¹ Viimati avalikustas SAE International 2019. aasta alguses uue visuaalse skeemi³², mis on disainitud tehnilise standardi J3016 tarbijatele selgitamiseks ja lihtsustamiseks. Autor rõhutab, et SAE International standardis J3016

²⁶ D. Glancy, lk 1171-1240.

²⁷ Vastav liigitus on aktsepteeritud ka Ameerika Ühendriikide Transpordiameti (National Highway Traffic Safety Administration ehk NHTSA) poolt. NHTSA-l oli enda poolt loodud autonoomsuse tasemete liigitus, mis põhines sõiduki võimekuse määramisele.

²⁸ Riigikantselei. Isejuhtivate sõidukite ajastu algus, lk 15.

²⁹ SAE International kasutab tasemete kirjeldamisel sõna „automation“, mitte „autonomy“ või „autonomous“, mis tähendab seda, et tasemete puhul on hinnatud sõidukite automatiseerituse taset, mitte autonoomsuse taset, kuna kõik tasemed ei ole oma loomu poolest autonoomsed, vaid piirduvad automaatikaga.

³⁰ J3016 kirjeldab loogilist taksonoomiat sõiduautomaatika funktsioonide klassifitseerimiseks koos mõistete ja määratluste kogumiga, mis toetavad taksonoomiat ja standardiseerivad muul viisil seotud kontseptsioone, termineid ja kasutamist selge suhtluse hõlbustamiseks.

³¹ J. Shuttleworth. SAE Standards News: J3016 automated-driving graphic update. SAE International 07.01.2019. – Arvutivõrgus: <https://www.sae.org/news/2019/01/sae-updates-j3016-automated-driving-graphic>

³² Nimetatud skeemi puhul ei ole kindlasti tegemist selle viimase versiooniga, kuna vastav skeem pidevalt täieneb tööstusharu arenedes.

määratletud sõidukite automatiseerituse tasemetel puhul on tegemist vaid soovituslike kirjeldustega. Nimetatud standardi kohaselt jagunevad autonoomsed sõidukid nn SAE-tasemeteks. Sõidukid on jaotatud vastavalt nende autonoomsusele kuueks tasemeks, kus SAE 0 tase on sõiduk, millel mistahes automatsioon puudub ning SAE 5. taseme puhul on sõiduk täisautonoomne.³³ Standardis on sõiduki autonoomsuse taseme defineerimisel lähtutud sellest, kui palju tuleb inimesel sõiduki toimimisse sekkuda. Standardis esitatud tasemed on rohkem kirjeldavad kui normatiivsed ja rohkem tehnilised kui õiguslikud. Sõiduki automatiseerituse tasemetest nähtuvad sõiduki minimaalsed vajalikud omadused.³⁴

Tabel nr 1: SAE International standardi J3016 kirjeldatud sõidukite autonoomsuse tasemed

	SAE TASE 0	SAE TASE 1	SAE TASE 2	SAE TASE 3	SAE TASE 4	SAE TASE 5
	Autonoomsus puudub	Juhiabi	Osaline autonoomsus	Tingimuslik autonoomsus	Kõrge autonoomsus	Täisautonoomsus
Milliseid ülesandeid peab inimene juhi istmekohal täitma?	Inimjuht juhib sõidukit iseseisvalt ka siis, kui juhti abistavad tugifunktsioonid on sisse lülitatud, sh olukorras, kus juhi jalad ei ole pedaalidel või käed roolil			Inimene ei juhi sõidukit , kui need automatiseeritud sõidufunktsioonid on sisse lülitatud, isegi kui inimene istub juhiistmel		
	Inimene peab sisselülitatud tugifunktsioone pidevalt kontrollima ; peab ohutuse tagamiseks juhtima, pidurdama või kiirendama			Kui funktsioon seda nõuab, siis juht peab juhtimise üle võtma	Automatiseeritud sõidufunktsioonid ei nõua juhtimise ülevõtmist	
	Juhti toetavad tugifunktsioonid			Sõiduki automatiseeritud sõidufunktsioonid		
Millised on need funktsioonid?	Funktsioonid piirduvad hoiatuste ja ajutise tugi pakkumisega	Funktsioonid pakuvad juhile tuge roolimise VÕI pidurduse/kiirenduse alal	Funktsioonid pakuvad juhile tuge roolimise JA pidurduse/kiirenduse alal	Funktsioonid võivad piiratud tingimustel sõidukit juhtida. Funktsioonid ei tööta enne, kui kõik nõutavad tingimused on täidetud		Funktsioon juhib sõidukit kõigis tingimustes
Näited	Automaatne hädapidurdus; pimeala hoiatus; sõidurajalt kõrvalekaldu mis e hoiatus	Raja tsentreerimine VÕI adaptiivne püsikiiruse hoidja	Raja tsentreerimine JA adaptiivne püsikiiruse hoidja samal ajal	Liiklus-ummikute juht	Kohalik juhita takso; pedaale / rooli võib mitte paigaldada	Samad funktsioonid, mis tasemel 4, kuid antud funktsioon toimib kõigis tingimustes

Allikas: SAE International standard J3016³⁵

³³ J. Shuttleworth.

³⁴ Tamás.T. István V, Zsolt, S. Impacts of Autonomous Cars from a Traffic Engineering Perspective Periodica Polytechnica Transportation Engineering 2016, lk 245.

³⁵ SAE standardi J3016 „Sõidukite autonoomsuse tasemed“. Arvutivõrgus: <https://www.sae.org/news/2019/01/sae-updates-j3016-automated-driving-graphic>

SAE 0-2 tasemete sõidukite näol on tegemist sõidukitega, mida me tänapäeval tunneme nn tavapäraste autodena. Sõidukis võivad olla funktsioonid, mis juhti abistavad, kuid juhi kohustus on sõidu ajal kõiki juhtimisülesandeid ise täita.

SAE 0 taseme sõidukil puudub autonoomsus täielikult. Inimjuht teostab igal ajal ja aspektis kõiki juhtimisülesandeid ise – nt rooli keeramine, kiirendamine, pidurdamine jne. Teisisõnu juhib inimene sõidukit manuaalselt. Sõiduki automatiseeritud funktsioonid piirduvad hoiatuste ja ajutise toe pakkumisega. Näiteks on sõidukil automaatne hädapidurdus, pimeala hoiatus, sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatus jne. Sõidukeskkonna jälgimise ja ohutu liiklemise eest vastutab ainult juht. Suur enamus tänapäeva liikluses olevaid sõidukeid vastavad just SAE 0 taseme sõidukile.

SAE 1. taseme puhul on automatiseeritud funktsioonid ülesandepõhised. Juhiabi süsteem teostab juhtimisrežiimi spetsiifikale vastavaid roolimise või kiirendamise/pidurdamise ülesandeid kasutades selleks juhtimise keskkonna informatsiooni eeldusega, et inimjuht teostab dünaamilised juhtimisülesanded kõigis teistes aspektides ise.³⁶ Seega omab juht pidevalt kontrolli sõiduki üle ja täidab kõiki juhtimisfunktsioone ise. Juhil on võimalus loovutada mõned juhtimisfunktsioonid ajutiselt sõidukile, kuid juht peab olema igal ajal valmis samu funktsioone ise teostama. Näiteks võib juht anda kontrolli sõidukile kiiruse hoidmiseks (adaptiivne püsikiiruse hoidja) ning tõsta jala pedaalilt maha või näiteks anda kontrolli sõidurea hoidmiseks (stabiilsuskontroll) või näiteks kasutada sõidukis olevat funktsiooni, mis aitab parkida sõidukit (nn parkimisabi). Vastavad funktsioonid on juhti abistavad.

SAE 2. tase kujutab endast ette kombineeritud ülesandepõhise autonoomiat, kus üks või mitu juhiabi süsteemi teostavad juhtimisrežiimi spetsiifikale vastavaid roolimise, ja/või kiirendamise, pidurdamise ülesandeid kasutades selleks juhtimise keskkonna informatsiooni. Süsteem töötab eeldusega, et inimjuht teostab dünaamilisi juhtimisülesandeid kõigis teistes aspektides³⁷, seega juht on jätkuvalt vastutav sõidukeskkonna jälgimise ja ohutu liiklemise eest. Inimjuht peab olema valmis juhtimisülesandeid täitma ja saab iga hetk juhtimise üle võtta. Kombineeritud ülesandepõhisel sõidukil on näiteks püsikiiruse hoidja ja automaatse sõidurea hoidmise tehnoloogia. Turul olevatest autodest võib näitena tuua Tesla autopiloodi süsteemi, mis on kasutusel alates 2014. aastast.

Kokkuvõtlikult ei ole SAE 0-2 taseme sõidukid peetavad autonoomseteks, kuivõrd vajavad juhi viibimist sõidukis ning aktiivset juhtimist igal ajal ja aspektis. Tehnoloogia piirub vaid juhti abistava funktsioonidega ning ei võimalda juhil tegeleda sõidu ajal kõrvaliste asjadega.

³⁶ SAE standardi J3016 „Sõidukite autonoomsuse tasemed“.

³⁷ SAE standardi J3016 „Sõidukite autonoomsuse tasemed“.

SAE 3. taseme puhul teostab automaatne juhtimissüsteem igas aspektis dünaamilisi juhtimisülesandeid ise vastavalt juhtimisrežiimi spetsiifikale, eeldusega, et juht on valmis juhtimise vajadusel üle võtma piisava etteteatamisajaga.³⁸ SAE 3. taseme sõiduk eeldab nii nagu ka SAE 0.-2. tasemete puhul sõidukis juhiluba omava isiku olemasolu nn juhi istmel. Vastav isik ei pea ümbritsevat keskkonda jälgima kuni vastava signaali saamist sõidukilt, mis nõuab kontrolli loovutamist juhile. Näiteks võib sõiduk juhtimise loovutada juhile, kui ta tuvastab, et sõiduteel käib ehitus ning teel liiklemine autonoomses režiimis ei pruugi olla ohutu. Juht peab olema seejuures võimeline signaali saamisel mõistliku aja jooksul juhtfunktsioonid üle võtma. Seetõttu on SAE 3. taseme sõidukite puhul süsteemi ja juhi vahel nõ jagatud vastutus.³⁹

SAE 4. taseme puhul teostab automaatne juhtimissüsteem igas aspektis dünaamilisi juhtimisülesandeid vastavalt juhtimisrežiimi spetsiifikale, ka olukorras, kus inimjuht ei reageeri adekvaatselt taotlusele sekkuda.⁴⁰ Seetõttu loetakse SAE 4. taseme sõidukid kõrge autonoomsusega sõidukiteks. Sõiduk teostab sõidufunktsioone siiski vaid teatud tingimuste täitumisel, milleks on näiteks asjaolu, et sõiduk liikleb kindlal piiratud alal, mida sõiduk tunneb (geolokatsiooni tuvastusega). Näiteks opereerivad alates 2018. aastast selliselt TalTechi poolt arendatud ning Tallinnas liiklevad nn viimase-miili-sõidukid, mille nimeks on Iseauto.⁴¹ Sarnaselt opereeris ka 2019. sügisel Kadriorus toimetanud isejuhtiv viimase-miili-sõiduk Navya.⁴²

SAE 5. taseme sõidukid teostavad juhtimist sarnaselt SAE 4. tasemega, kuid seda kõikides tingimustes iseseisvalt. Teisisõnu ei eelda sõiduk mistahes sekkumist inimjuhilt ning suudab igas keskkonnas iseseisvalt liigelda. SAE 5. taseme sõiduk on seega täisautonoomne, mis võimaldab sõidukil minna kuhu iganes, kuhu konventsionaalset autot juhtides võiks sõita ja teostada kõiki manöövreid, mida oskab teha kogunud juht. SAE 5. taseme sõiduk vajab sõiduks ennast ümbritseva keskkonna tuvastamist. Eelkõige tuvastab sõiduk ilmaolusid, teelusid, ehitisi ja muid objekte enda ümber, liiklusmärke, teemärgistusi, foore ja fooritulesid, teisi liiklejaid (teisi sõidukeid, jalgrattureid, jalakäijaid jne) ja ka loomi. Lisaks ümbritseva keskkonna tuvastamisele, peab sõiduk ennustama nende ümbritsevate objektide käitumist, nagu seda alateadlikult teeb ka inimjuht. Selleks vajab täisautonoomne sõiduk tugevat tark- ja riistvara, mis suudab infot komplekselt ja terviklikult sünteesida ning liikluses õigeid otsuseid vastu võtta.

³⁸ SAE standardi J3016 „Sõidukite autonoomsuse tasemed“.

³⁹ R. Kiiver. Isejuhtivate sõidukite omaksvõtt tarbijate poolt. Magistritöö. Tallinna Tehnikaülikool, 2019, lk 10.

⁴⁰ SAE standardi J3016 „Sõidukite autonoomsuse tasemed“.

⁴¹ Eesti esimene isesõitev masin. – Eesti Päevaleht, 23.09.2018. Arvutivõrgus: <http://eestipaevaleht.se/eesti-esimene-isesoitev-masin/>

⁴² Isejuhtiv buss alustas Kadriorus regulaarset opereerimist. TTÜ, 09.08.2019. Arvutivõrgus: <https://www.ttu.ee/ttu-uudised/uudised/isejuhtiv-buss-alustas-kadriorus-regulaarset-opereerimist/>

Tulenevalt eeltoodust võib pidada autonoomseteks sõidukiteks SAE 3. taseme (tingimusliku autonoomsusega), SAE 4. taseme (kõrge autonoomsusega) ja SAE 5. taseme (täisautonoomsusega) sõidukeid.⁴³ Autonoomsete sõidukite puhul on inimese roll nende juhtimisel väheoluline.

Käesoleval ajal selliseid sõidukeid tarbijatele ei müüda, kuid lubatud on nende testimine (sh avalikel teedel), tingimusel, et inimjuhil säilib võimalus sekkuda juhtimisse sõidu ajal.⁴⁴

1.3 Isejuhtivate sõidukite tööprintsip

Isejuhtivad sõidukid on varustatud tehnoloogiaga, mis võimaldab sõidukil koguda infot teda ümbritsevast keskkonnast ning kogutud info pinnalt täita talle antud ülesandeid. Autonoomse sõiduki tehnoloogia põhineb tark- ja riistvarale ning võimsale protsessorile.⁴⁵ Isejuhtivatuse eelduseks on sõiduki võime positsioneerida kaardil ennast, teed, teisi sõidukeid, jalgrattureid, jalakäijaid, ehitisi, puid ja muid objekte. Lisaks sellele peab sõiduk tuvastama oma sensorite, andurite ja kaamerate abil liiklusemärgid, foori ja fooritulesid, äärekivi, sõiduraja märgistusi jne.⁴⁶ Info kogumiseks on erinevad tootjad lähenenud erinevalt. Näiteks on võimalik kasutada *Lidar* (Light Detection And Ranging) ehk optilist kaugseire süsteemi, mis kaardistab ümbrust põrgatades valgusimpulsse sõiduki ümbrusse ja mõõdab seega ümbritsevate objektide kaugust, tuvastab teeservi ja sõiduradade märgistusi. Rataste ultraheliandurid tuvastavad parkimisel äärekivid ja teised sõidukid.⁴⁷ Alternatiivselt on võimalik kasutada ainult videokaameraid, nagu seda Tesla oma autonoomsete sõidukitega katsetab.

Kogutud info pinnalt töötleb sõiduki tarkvara info ära ning edastab juhised liiklemiseks sõiduki ajamitele, mis kontrollivad sõiduki kiirendamist, pidurdamist, rooli jne. Sõiduki tarkvara on kodeeritud täitma talle antud ülesandeid liigeldes vaid kooskõlas liikluseeskirjadega. Autonoomsed sõidukid arvestavad liikumisel lisaks teiste liiklejate käitumisega ning püüavad seda ette ennustada.⁴⁸

Juhul, kui autonoomne sõiduk ei saa oma ülesandega hakkama, on võimalik inimesel juhtimine üle võtta. Tegemist on operaatori (kaugjuhi) kasutamisega, mis võimaldab operaatoril sõidukit juhtida ilma, et

⁴³ What is an Autonomous Car. – Synopsys. Arvutivõrgus: <https://www.synopsys.com/automotive/what-is-autonomous-car.html>

⁴⁴ Kiiver, R. Isejuhtivate sõidukite omaksvõtt tarbijate poolt. Magistritöö. Tallinna Tehnikaülikool, 2019, lk 10.

⁴⁵ What is an Autonomous Car.

⁴⁶ What is an Autonomous Car.

⁴⁷ What is an Autonomous Car.

⁴⁸ What is an Autonomous Car.

inimene sõiduki sees viibiks. Eelkõige puudutab see SAE 3. ja 4. tasemete sõidukeid. SAE 5. taseme sõiduk on eelduslikult täisautonoomne ning mistahes sekkumist ei vaja.

Käesoleval ajal salvestatakse autonoomse sõiduki läbitud teekonna kohta infot eesmärgiga täiustada sõiduki isejuhtimist. Küll aga on oodata, et selline nõue saab autonoomsete sõidukite puhul kohustuslikuks, muutes juhtunud asjaolude taastamise hõlpsamaks. Eelkõige aitab näiteks videosalvestise kohustuslikuks tegemine autonoomses sõidukis tuvastada asjaolude käiku ning kas sõiduk sõitis liiklusõnnetuse ajal isejuhtivas režiimis või mitte.⁴⁹

1.4 Isejuhtivate sõidukitega põhjustatud kahju

Ekspertide sõnul, on isejuhtivate sõidukitel mitmeid tehnilisi väljakutseid.⁵⁰ Peamiseks ohuallikaks on isejuhtivate sõidukite disainivead, mis võivad juhtuda seetõttu, et justnimelt inimesed koostavad vastavat disaini ning tähelepanuta jäetud aspektid võivad kaasa tuua tahtmatuid tagajärgi. Olukorras, kus tekkinud kahju on põhjustatud isejuhtiva sõiduki tehnoloogia puuduse tõttu, tuleb kahjustatud isikul nõuda kahju hüvitamist tootjavastutuse sätete alusel. Samas jäävad kahjustatud isikud kaitseta olukorras, kus tegemist ei ole tehnoloogia puudusega, vaid isejuhtivatele sõidukitele iseloomuliku veaga. Järgnevalt tuuakse välja isejuhtivate sõidukite peamised puudused, mis on tingitud autonoomsete sõidukite tehnoloogia ebatäiuslikkusest, kuid ei ole käsitletavad ilmingimata toote puudusena tootjavastutuse mõttes.

1.4.1 Isejuhtiva sõiduki süsteemi ebatäiuslikkus

Kõige olulisemaks elemendiks isejuhtival sõidukil on selle andurid, millest saadud info põhjal teeb sõiduk vastavad manöövrid. Seega on tähtis, et anduritest saadud info oleks korrektne ja piisavalt täpne. SAE 3. ja 4. taseme sõidukid olles mõjutatud ümbritsevast keskkonnast on tundlikud ilmastikuoludele ja keskkonna oludele. Andurite reageerimiskiirus võib olla mõjutatud, kui sõiduk liikleb näiteks hämaras või pimedas ning sõiduki võime eristada olulist infot ebaolulisest võib kahaneda. Samuti ei pruugi nad hakkama saada vihmase või lumise ilma korral, kui veetilgad või lumehelbed satuvad anduritele või eristada kuiva asfaldi märjast või betooni tugevust.⁵¹ Kui vastavad aspektid ilmuvad juba enne sõiduga alustamist, siis ei pruugi isejuhtiv sõiduk võimaldada isejuhtiva režiimi kasutamist. Kui aspektid ilmuvad

⁴⁹ B. A. Browne, lk 6-7.

⁵⁰ RoboLaw. Guidelines on Regulation Robotics. 22.09.2014, lk 39. Arvutivõrgus: http://www.robolaw.eu/RoboLaw_files/documents/robolaw_d6.2_guidelinesregulatingrobotics_20140922.pdf (29.04.20).

⁵¹ P. Goodman. Advantages and Disadvantages of Driverless Cars. – Axleaddict 24.01.2019. Arvutivõrgus: <https://axleaddict.com/safety/Advantages-and-Disadvantages-of-Driverless-Cars> (29.04.20).

sõidu ajal, siis võivad sõidukid anda automaatse hoiatusteate, et süsteem lülitab isejuhtiva režiimi pea välja. Ei ole välistatud, et sõiduk ei anna hoiatusteadet ning liigub isejuhtivas režiimis, kuid siis teeb liiklemisel mõne vea, mis võib põhjustada liiklusõnnetust. Inimese roll on jälgida keskkonna ja ilmastikuolude muutumist ning veenduda, et tootja poolt antud juhised saavad täidetud. St näiteks, kui tootja on ette näinud, et sõiduki isejuhtivat süsteemi tohib kasutada ainult päevavalges ja kuival teel, siis peab sõiduki kasutaja nendest nõuetest kinni pidama. Eelõeldu ei kohaldu SAE 5. taseme sõidukite puhul, mis on disainitud liiklema kõikides keskkonna tingimustes, nii nagu seda ka inimene teeb.

Isejuhtivatel sõidukitel on keeruline teha nõ koostööd inimestega. Näiteks on sõidukil keeruline liikuda tänavatel, mis on rahvarohked või väga tiheda liiklusega. Sõiduk ei taju inimeste emotsioone ning näoilmeid ning seetõttu on tal raske ennustada inimkäitumist ja inimeste kavatsusi (näiteks ennustada, kas isik kavatseb üle tee minna või mitte).⁵² Samal põhjusel võivad sõidukil tekkida takistused liikluspolitseinikku märguannete tajumisega – sõiduk ei pruugi eristada vile häält või käte käsusignaale.⁵³ Ka näiteks jalgratturi poolt kätega antud märguandeid võib olla sõidukil raske eristada.⁵⁴ SAE 3. taseme sõiduki puhul võib anda isejuhtiv sõiduk juhtimise üle juhile ning juht peab selleks valmis olema.

Kui isejuhtivad sõidukid kasutavad oma asukoha määramiseks ja ümbruskonna skaneerimiseks infot asukoha- ja kasutajateavet kogudes ning võivad seetõttu tekitada privaatsusprobleeme.⁵⁵ Isejuhtivate sõidukite tarkvara võib olla häkitud ning olla seeläbi mõjutatud ja kontrollitud kolmandate isikute või süsteemide poolt.

Kuna inimese poolt juhitud autod domineerivad lähiajal siiski, peavad seadusandjad kaaluma ohtusid, mis tekivad siis, kui isesõitvad autod toimetavad liikluses paralleelselt poolautonoomsete autodega, tavaautodega, jalgratturitega ja jalakäijatega.⁵⁶ Kuna isejuhtivad sõidukid liiklevad eelduslikult kooskõlas liikluseeskirjadega, võivad nad olla aeglased ja takistada liiklusvoolu (näiteks sõita maanteel ettenähtud kiirusel, kuid tunduvalt aeglasemini kui teised sõidukid või peatuda kollase tulega ristmikul)⁵⁷ ning seetõttu põhjustada kaudselt liiklusõnnetusi (olukorras, kus teises sõidukis olev inimjuht otsustab isejuhtivast sõidukist mööda sõita).

Isejuhtivate sõidukite programmeerimisel testitakse sõidukeid liikluses teatud riigis, kuid sõidukeid müüakse tarbijatele riikidesse, kus neid varem testitud ei ole. Näiteks on tootjad toonud välja, et

⁵² P. Goodman.

⁵³ RoboLaw., lk 39.

⁵⁴ P. Goodman.

⁵⁵ P. Goodman.

⁵⁶ B. A. Browne, lk 5-6.:

⁵⁷ P. Goodman.

isejuhtivate sõidukite „käitumine“ võib olla mõjutatud sellest, mis riigis seda sõidukit testiti, kuna liikluskäitumine võib erinevates riikides suuresti erineda. Näiteks ei ole sama liikluskäitumine autojuhtidel Ameerika Ühendriikides, mis ka Hiinas. Ameerika ühendriikide autojuhid on seadusekuulekamad ja väldivad pisemaid riske. Seega olukorras, kus sõiduk on mis on testitud ühes riigis, ei pruugi sobida teise riigi liiklusesse.

Tootjate jaoks on suurim väljakutse luua tehniline lahendus, et nendest riskidest üle saada ja need vähendada vastuvõetavale tasemele.⁵⁸ Tuleb arvestada, et ka kõige pisemad süsteemirikked võivad põhjustada tõsisema liiklusõnnetuse kui seda inimjuht tavalise sõidukiga inimliku vea tõttu võiks põhjustada.⁵⁹ Enne toote turule laskmist peab sõiduk olema teedel turvalisem kui inimjuht või vähemalt sama turvaline. Elon Musk on öelnud, et isejuhtivate sõidukite mitte lubamine teedele on kohusetundetu, kuna isejuhtivad sõidukid on niivõrd palju ohutumad kui inimesed rooli taga. Seda öeldes ei saa aga öelda, et isejuhtiv sõiduk on liikluses siiski alati targem või parem kui inimene ise. Põhjus on selles, et isejuhtiv sõiduk „õpib“ olukordades kindlal viisil käituma, kuid isejuhtivas sõidukis ei pruugi olla kõik olukorrad sõidukile tuttavad, mistõttu võib uues olukorras sõiduk käituda ettearvamatult ja valesti.⁶⁰

Poolautonoomsete sõidukite (SAE 3. tase) puhul peaks olema sõiduki isejuhtiv režiim vaikimisi välja lülitatud. Seega sõidaks sõiduk isejuhtivas režiimis vaid sellise käsu andmisel juhi poolt. Tesla poolt arendatud isejuhtivas sõidukis on juhile kohustuslikuks tehtud juhiste ja ohutusteabe lugemine enne autopiloodi funktsiooni kasutamist. Samuti on Tesla autode paljud autopiloodi funktsioonid (nt *Autosteer*, *Navigate* ja *Summon*) vaikimisi välja lülitatud. Nende lubamiseks/aktiveerimiseks peab juht avama manuaalselt auto seadistused ja need funktsioonid sisse lülitama. Lisaks kuvatakse ekraanil enne autopiloodi sisse lülitamist "hoidke alati käed roolil" ja "kontrolli ja vastuta oma sõiduki eest". Seejärel näidatakse juhile iga kord, kui juht lülitab autopiloodi sisse visuaalse meeldetuletuse, et juht hoiaks oma käsi rooli peal.⁶¹ Sellised meetodid peaksid olema igas SAE 3. taseme sõidukis kasutusel, vältimaks olukorda, kus juht hiljem väidaks, et ta ei saanud aru, kas liiklusõnnetuse toimumise ajal sõiduk sõitis isejuhtivas režiimis või mitte.

⁵⁸ Robolaw, lk 40.

⁵⁹ P. Goodman.

⁶⁰ GM Cruise delays the launch of autonomous ride-share, adds to test fleet. – CNBC, 24.07.2019. Arvutivõrgus: <https://www.cnbc.com/2019/07/24/gm-cruise-delays-launch-of-autonomous-ride-share-adds-to-test-fleet.html> (29.04.20); Alphabet exec says self-driving cars “have gone through a lot of gype” but Google helped drive that hype. – CNBC, 23.10.2019. Arvutivõrgus: <https://www.cnbc.com/2019/10/23/alphabet-exec-admits-google-overhyped-self-driving-cars.html> (29.04.20).

⁶¹ Autopilot and Full Self-Driving Capability. Tesla. Arvutivõrgus: <https://www.tesla.com/support/autopilot> (29.04.20).

1.4.2 Isejuhtiva sõiduki tehnoloogia puudulik või vale käitlemine

Poolautonoomsete sõidukite puhul (SAE 3 tase) on oluline teha vahet, kas sõiduk sõitis parajasti isejuhtivas režiimis või mitte. Kui kahju on põhjustatud isejuhtivas režiimis, siis tuleb tuvastada, mis põhjustas ka liiklusõnnetuse. Nimelt kas tegemist oli süsteemiveaga või asjaoluga, et autojuht ei võtnud õigel ajal juhtimise üle. Siinkohal on oluline, et juhul, kui juht oleks pidanud juhtimise üle võtma, siis oleks pidanud sõiduk juhti sellest ka õigeaegselt teavitama. St kui sõiduk ohtu üldse ei tuvastanud ning juhti sellest ei teavitanud, siis ei saa juhti vastutusele võtta. Näiteks juhtus 2016. aastal juhi surmaga lõppenud liiklusõnnetus, kus sõiduk sõitis maanteel teepuhastusmasinale vastu, mis sõitis aeglaselt vasakus reas. Tegemist oli Teslaga, millel oli autopiloodi funktsioon (SAE 2 tase) ning kannatanu vanemad nõudsid Teslalt ehk tootjalt kahju hüvitamist, väites, et Tesla autopiloot ei tuvastanud teel olevat ohtu ning ei muutnud sõidusuunda vältimaks kokkupõrget. Tesla väitis vastu, et sõiduki autopiloot ei olnud sisse lülitatud ja isegi kui oleks, siis juhil oli kohustus teed jälgida, kuivõrd sõiduki autopiloodi funktsioon on juhti abistav, mitte juhti asendav funktsioon (ehk tegemist oli SAE 2 taseme sõidukiga). Olenemata sellest, et SAE 2 taseme sõidukite puhul pole kahtlust selles, et juhil on kohustus jälgida teed igal ajal ning juht ei tohi tegeleda kõrvaliste asjadega sõidu ajal, siis jäi üles küsimus, et kuidas tuvastada, kas sõiduk liikles isejuhtivas režiimis. Hoolimata sellest, et sõiduk sai tugevalt kahjustada, oli säilinud videosalvesti, mis salvestas videot vastavast õnnetusest. Videolõiku analüüsid tuvastas ekspert, et sõiduk sõitis pikalt enne õnnetust samal kiirusel ühes reas ning takistuse ilmnemisel ei vahetanud sõidurida, kuigi selleks oli piisavalt ruumi ja aega. Kui juht oleks teed jälginud, siis poleks olnud kahtlust, et juht oleks takistusest mööda põigatud. Videolt nähtus selgelt, et sõiduk esiteks ei tuvastanud eesolevat ohtu ning teiseks ei hoiatanud sellest juhti.⁶² Kirjeldatud näide illustreerib muuhulgas seda, et tõendamine, kas sõiduk liikles isejuhtivas režiimis või mitte, saab olema praktikas oluliseks vaidlusküsimuseks. Faktiliste asjaolude käiku aitab tuvastada kas must kast ja/või videosalvesti.

Õiguskirjanduses arutatakse ka selle üle, et üleminek tavaautodest isejuhtivatele toob (vähemalt esialgu) vastupidise efekti, kus liiklusõnnetuste arv võib kasvada.⁶³ Ülemineku perioodi ajal võib tulla esile hulk probleeme liikluse ohutusega, kuna poolautonoomsed autod nõuavad juhilt valvsust ja valmisolekut sekkuda auto tavapärasesse töösse. Tõenäoliselt tunnevad juhid näiteks SAE 3 taseme sõidukis, et nende sekkumine pole vajalik ning nende tähelepanu kandub kõrvalistele tegevustele niivõrd, et nad ei märka

⁶² Two Years On, a Father is Still Fighting Tesla Over Autopilot and His Son's Fatal Crash. – Jalopnik, 27.02.2018. Arvutivõrgus: <https://jalopnik.com/two-years-on-a-father-is-still-fighting-tesla-over-aut-1823189786> (29.04.20).

⁶³ B. A. Browne, lk 5-6.

juhtimise ülevõtmise märku.⁶⁴ Kuna isesõitva auto üheks eeliseks on võime jagada juhiga teatud sõidukohustusi, kasutavad paljud juhid tõenäoliselt oma äsja vabastatud käsi, jalgu ja tähelepanu. Autojuhid võivad oma autodesse liiga palju usaldada ja tõmbavad tähelepanu kõrvale, kuna nad vaatavad oma telefone, ristavad jalgu ja hõivavad käed nutitelefoni või tahvelarvutiga. Mida vähem aktiivseks sõitmine muutub, seda rohkem on inimesed vastuvõtlikud tähelepanuhäiretele, mis takistavad neil kiireid sõiduotsuseid vastu võtmast.⁶⁵ SAE 3 sõiduki puhul oodata, et inimese tähelepanu sõiduki rooli taga hajub üsna kiiresti, kuna autojuhil on raske koondada oma tähelepanu liiklusele, kui ta tegelikult enamiku ajast ei pea juhtimisega tegelema.⁶⁶

Üks oluline aspekt isejuhtivate sõidukite korrapäraseks tööks on asjaolu, et sõidukid oleksid hooldatud, tarkvara uuendatud ja kontrollitud.⁶⁷ Tootjapoolne kohustus on võimaldada tarkvara uuendust läbi viia ja anda uuenduse tegemiseks mõistliku aja ning sõiduki kasutaja kohustus on tarkvara uuendus ära teha. Vastasel juhul võib olla sõiduki tarkvara jääda uuendustest või täiendustest ilma ja mitte vastata tasemele, mille on selleks ajaks tootja välja arendanud.

⁶⁴ B. A. Browne, lk 5-6.

⁶⁵ B. A. Browne, lk 5-6.

⁶⁶ R. Sell. Isejuhtivad sõidukid tulevad. Kas oleme selleks valmis? – Sirp, 21.06.2019. Arvutivõrgus: <https://www.sirp.ee/s1-artiklid/c21-teadus/isejuhtivad-soidukid-tulevad-kas-oleme-selleks-valmis/> (29.04.20).

⁶⁷ P. Goodman.

2. Riskivastutuse kohaldamine isejuhtiva sõidukiga tekitatud kahju korral

2.1 Riskivastutuse olemus

Riskivastutus on kahju tekitaja süüist sõltumatu vastutuse liik. Sisuliselt on see isiku absoluutne vastutus tema mõjusfääris oleva eseme või tegevuse poolt tekitatud kahju eest.⁶⁸ Riskivastutuse regulatsiooni aluseks on esmalt arusaam, et isik, kes loob ühiskonnale kõrgendatud ohu mingit eriti ohtlikku eset kasutades või enda eriti ohtliku tegevusega, peab vastutama vastava kahju tekitamise eest, sõltumata tema teo etteheidetavusest. Eriti ohtlikud asjad on näiteks mootorsõidukid, ohtlikud ehitised ja esemed ning loomad. Kehtiv õiguskord talub sellise eriti ohtliku asja kasutamist või eriti ohtlikku tegevust, kuna sellest on ühiskonnale tervikuna kasu.⁶⁹ Kuid seadusandja on leidnud, et kui suurema ohu allika valitseja saab allika valitsemisest kasu, on õiglane, et ta kannaks sellest kahjulike tagajärgede realiseerumise riski. Vastava kõrgendatud riski realiseerumisel peab riski valitseja hüvitama kahjustatud isikule kahju sõltumata valitseja süüist e sellest, kas kahju tekkimine on talle etteheidetav.⁷⁰ Lisaks täidab riskivastutus kahju ennetavat mõju, kui võrd suunab ohu tekitajat võtma kasutusele täiendavaid ohutusmeetmeid potentsiaalse ohu ärahoidmiseks.⁷¹

Eesti õiguses on riskivastutus reguleeritud VÕS 53. peatüki 2. jaos (§-d 1056-1060). Vastavad sätted reguleerivad suurema ohu allika valitseja vastutust e deliktiõiguse alaliigiks olevat nn riskivastutust. Riskivastutus erineb delikti üldkoosseisust eelkõige selle poolest, et riskivastutuse sätete kohaselt vastutab ohtlikku asja või tegevust valitsev isik (suurema ohu allika valitseja) tema poolt valitsetava ohtliku asja või tegevuse (suurema ohu allika) tagajärjel kolmandatele isikutele tekkiva kahju eest, kusjuures sellise vastutuse tekkimise eelduseks on kausaalseos suurema ohu allika valitsemise ning suurema ohu allikast lähtuva kõrgendatud ohu tagajärjel kolmanda isiku kahjustamise vahel.⁷² Kusjuures suurema ohu allikaga põhjustatud kahju tekitaja poolt tekitatud kahju kuulub hüvitamisele isiku süüist sõltumata.⁷³ Tähtsust ei oma ka kahju tekitaja tegu või tegevusetuse õigusvastasus. Lisaks on riskivastutuse puhul kaitstud õigushüvede ring piiratud kui näiteks delikti üldkoosseisu puhul (vt VÕS § 1045 lg 1). Nimelt saab

⁶⁸ C. E. Cantu. Distinguishing the concept of strict liability for ultra-hazardous activities from strict product liability under section 402A of the restatement (second) of torts: two parallel lines of reasoning that should never meet. – University of Akron Law Review 2002/35 nr 1, lk 32.

⁶⁹ G. Hager. Õigusvastaselt kahju tekitamine. Eraõigus I osa. Abimaterjal kohtunike ja prokuröride twinning-koolituse eraõiguse õppegrupile. Tallinn 2001, lk 217.

⁷⁰ VÕS komm. vlj. 52. ptk 2. jg p 1.

⁷¹ L. Sandel. Riskivastutuse üldkoosseis kui kõrgendatud vastutuse kontseptsiooni väljund deliktiõiguses. Magistritöö, Tartu 2016, lk 7.

⁷² VÕS komm. vlj. 53. ptk p 1.

⁷³ RKTko 3-2-1-17-97.

riskivastutust nõuda reeglina vaid juhul, kui suurema ohu allikat valitsenud põhjustab kannatanu surma, tekitab talle kehavigastuse või tervisekahjustuse või kahjustab tema asja.

Risikivastutuse eeliseks tootjavastutusele on see, et kahjustatud isik saab nõuda kahju hüvitamist isikult, kes otseselt talle kahju põhjustas. Enamasti tähendab see kahjustatud isiku jaoks seda, et isik on kohalik, mistõttu saab isik pöörduda Eesti kohtusse. Tootjavastutuse puhul peab isik minema kohtusse tootja vastu, mis võib olla problemaatiline ja veelgi kulukam.⁷⁴ Ka on riskivastutuse kohaldamine kahjustatud isiku seisukohalt lihtsam, kui võrd tegemist on süüta vastutusega.

Risikivastutuse analüüsis tuleb eelkõige kontrollida, kas VÕS § 1057 kuulub kohaldamisele, kui võrd see paragrahv sätestab riskivastutuse erikoosseisu, mille eesmärgiks on erandite sissetoomine üldisesse riskivastutusse.⁷⁵ Selles osas, milles VÕS § 1057 sätestab erandi VÕS § 1056 (riskivastutuse üldkoosseisu) suhtes, tuleb jätta VÕS § 1056 kohaldamata ja kohaldada üksnes VÕS §-i 1057⁷⁶, mis sätestab, et mootorsõiduki otsene valdaja vastutab mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju eest, välja arvatud nimetatud paragrahvi punktides 1-5 sätestatud juhtudel. Juhul, kui kannatanul ei õnnestu nõuda kahju hüvitamist VÕS § 1057 alusel, saab hinnata, kas kahju hüvitamise nõude saaks esitada VÕS § 1056 alusel.

2.2 Riskivastutuse subjekt isejuhtiva sõidukiga tekitatud kahju korral

Risikivastutuse õigustatud subjektiks ehk isikuks, kes saab nõuda kahju hüvitamist VÕS § 1057 alusel on piiratud VÕS § 1057 p-des 4 ja 5. Seadusandja on välistanud kahju hüvitamise nõudmist isikul, kes ise osales mootorsõiduki käitamisel ning isikul, keda veeti tasuta ja väljaspool vedaja majandustegevust. T. Tampuu on märkinud, et: „/.../ isik, kes on suurema ohu allikaga kokkupuutes oma vaba tahte kohaselt ning kes on seetõttu eeldatavasti teadlik suurema ohu allika valitsemisega kaasnevatest kõrgendatud ohtudest, ei ole õigustatud tuginema riskivastutuse sätetele.“ Seega on õigustatud riskivastutuse sätete alusel kahju hüvitamist nõudma vaid kõrvalised isikud.⁷⁷

Risikivastutuse kohustatud subjektid on reguleeritud riskivastutuse üld- ja eriklauslites. VÕS § 1056 lg 1 sätestab, et kahju põhjustamise korral eriti ohtlikule asjale või tegevusele iseloomuliku ohu tagajärjel

⁷⁴ Graham, K. Of Frightened Horses and Autonomous Vehicles: Tort Law and Its Assimilation Of Innovations. – Santa Clara Law Review 2012/52, lk 1270.

⁷⁵ T. Tampuu. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. – Juridica 2003/3, lk 161.

⁷⁶ V. Värk. Mootorsõiduki valdaja riskivastutuse ulatus. Juridica 2004, lk 401.

⁷⁷ T. Tampuu (2003), lk 164.

vastutab kahju tekitamise eest, sõltumata oma süüist, ohu allikat valitsenud isik. Ohu allikat valitsenud isiku legaaldefiniitsioon seaduses puudub.⁷⁸ Riigikohus on defineerinud suurema ohu allika valitsejat nii: „Suurema ohu allika valitseja on isik, kelle tegeliku võimu all asi on ja kes saab seetõttu mõjutada asja kasutamist ning asja olemuse või kasutamisega seotud ohtusid kolmandatele isikutele.“⁷⁹ Riskivastutuse erikoosseisudes (VÕS § 1057-1060) sisalduvad suurema ohu allika valitseja kitsamad käsitlused – näiteks on suurema ohu allika valitseja mootorsõidukiga põhjustatud kahju puhul mootorsõiduki otsene valdaja, ehitise või ohtliku asjaga põhjustatud kahju puhul omanikud jne. Kuivõrd antud töö eesmärk on uurida, milline on vastutus isejuhtivate sõidukite kasutamisel, siis piirdub järgnev analüüs vaid ühe riskivastutuse erikoosseisuga, milleks on VÕS § 1057.

Riskivastutust saab kanda nii füüsiline kui ka juriidiline isik. Nagu autor eelnevalt välja tõi, siis vastutab riskivastutuse puhul suurema ohu allika valitseja oma süüist sõltumata, seega ei ole deliktivõimetus riskivastutuse välistavaks asjaoluks. Teisisõnu on riskivastutuse kohustatud subjektiks ka deliktivõimetu isik.⁸⁰ Teoorias tähendab see seda, et näiteks mootorsõidukiga põhjustanud kahju eest on vastutav see isik, kes parasjagu sõidukit juhtis, olenemata sellest, kas ta oli võimeline oma teost aru saada või kas ta oli alaealine. Riigikohus on lisaks selgitanud, et: „Riskivastutuse puhul ei ole VÕS § 1056 lg-st 1 ja §-st 1057 tulenevalt vastutuse hindamisel üldiselt tähendust ei kahju tekitamise õigusvastasusel ega kahju põhjustaja süül ei objektiivses ega subjektiivses tähenduses /.../“⁸¹

SAE 1-2 tasemete sõidukites olevad ja juba täna kasutuses olevad isejuhtivad sõidufunktsioonid nagu reahoidja, kiirushoidja, parkimise abifunktsioon jne, ei mängi rolli õigussubjektsuse määramisel. Juhul, kui juht kasutab selliseid isejuhtivaid funktsioone, peab ta järgima kõiki liikluseeskirju, sh jälgima teed, märke, tee märgistusi, ümbruskonda jne. Isejuhtivad funktsioonid on käsitletavad vaid juhi abistajatena ning ei asenda juhti. Juht peab igas aspektis omama sõidu üle kontrolli. Seega pole kahtlust, et juht on käsitletav suurema ohu allika valitsejana ja kahju tekkimise korral selle eest vastutajana, kuna just juht omab sõiduki üle kontrolli (rooli keerates, pidurit ja gaasi vajutades jne).

Küll aga on SAE 3-5 tasemete sõidukite puhul vaieldav, kes on riskivastutuse subjekt. Olukorras, kus suurema ohu allika valitseja ehk sõiduki juht juhib nn tavapärasest sõidukit, siis on kahtlemata suurema ohu

⁷⁸ VÕS komm. vlj. § 1056 komm 3.3.1.

⁷⁹ RKTko 2-18-5278, p 12.

⁸⁰ VÕS komm. vlj. § 1056 komm 3.3.1.

⁸¹ RKTko 3-2-1-7-13, p 22.

allika valitsejaks isik, kes parasjagu sõidukit juhib. Kuid aga jääb ebaselgeks, kes on riskivastutuse subjekt, kui sõidukis inimesed puuduvad ning juhtimise on üle võtnud süsteem.

SAE 3. taseme sõiduki puhul on inimjuhi olemasolu sõidukis küll kohustuslik, kuid sõiduk võib sõita ka isejuhtival režiimil. Ajal, kui juht on sisse lülitanud sõiduki isejuhtiva režiimi teostab kõiki juhtimisfunktsioone sõiduk ise ning juhina ei saa käsitleda isikut, kes rooli taga istub. SAE 3 taseme sõiduki puhul on põhiliseks vaidluskohas see, kas juht võttis juhtimise õigel ajal üle, kui sõiduk selleks märku andis. Sellest tulenevalt võib siinjuhul kõne alla tulla jagatud vastutus VÕS § 1057 alusel juhi ja tootja vahel. Riskivastutuse sätted ei välista suurema ohu allika valitsejate ühist vastutust, kui suurema ohu allikast lähtuv kõrgendatud oht vallandus suurema ohu allika tegeliku valitsemise ajal. St, et suurema ohu allika valitsejaid võib olla mitu.⁸²

SAE 4. ja 5. tasemete sõidukite puhul ei ole juhi olemasolu sõidukis enam kohustuslik ning isejuhtiv sõiduk täidab kõiki juhtimisfunktsioone ise. Autori hinnangul ei saa pidada SAE 4. ja 5. tasemete sõidukis olevat isikut juhina, isegi kui ta istub nõ juhi kohal, kuivõrd vastav isik on sõidukis kui kaasreisija ning ei oma mingit kontrolli sõiduki liiklemise üle. SAE 4 ja 5 taseme sõiduki puhul võib kõne alla tulla hoopis sõiduki tootja, omaniku või operaatore käsitlemist riskivastutuse subjektina. Autori hinnangul on operaatore käsitlemine vastutava subjektina VÕS § 1057 mõttes kõige asjakohasem ning seda õigustab see, et juhtimise ülevõtmisel sõidukilt endalt saab operaatore sõidukile anda käsklusi ning jälgida ja kontrollida sõiduki liiklemist. Vajadusel saab operaatore sõiduki juhtimisse sekkuda ja seeläbi mõjutada sõiduki liiklemise kiirust, trajektoori ja muid funktsioone.

Küsimus sellest, kas sõidukit ennast võiks pidada riskivastutuse subjektiks, on asjakohane, kuid arvestades riskivastutuse eelduseid, on see pigem välistatud. Eesti õigusmaastikul on hinnatud isejuhtiva sõiduki subjektsust, kuid mitte küll riskivastutuse raames. Näiteks on K. Turk ja M. Pild analüüsinud, kas isejuhtivad sõidukid võiksid olla käsitletavad kui isiku agendina ning kas robotile võiks anda õigus- ja/või teovõime. Oma analüüsis⁸³ leidsid nad, et: “Robotile isiku staatuse või õigussubjektsuse andmine ega debatt selle üle ei ole autorite hinnangul täna ega ettenähtavas tulevikus vajalik ega mõistlik. Olenemata sellest, kui intelligentne on robot, siis roboti eesmärk on täita ülesanne või saavutada eesmärk, mis on temale seatud tootja või robotipidaja poolt.”

⁸² T. Tampuu (2003), lk 165.

⁸³ K. Turk, M. Pild. Kratiga või kratita – see on küsimus. Robotitest ja tehisintellektist tsiviilõiguslikult. *Juridica* 1/2019, lk 52.

Käesoleval ajal võivad olla õiguse subjektiks kõik need ühiskondlikus elus osalevad isikud, kes vastavad kindlatele õiguslikele tingimustele, mis oma kogumis moodustavad õigussubjektsuse. Sõidukid kui kehalised esemed saavad olla vaid õiguse objektid, kellele tsiviilõiguslikku vastutust omistada ei saa.

2.3 Isejuhtiv sõiduk kui mootorsõiduk VÕS § 1057 mõttes

Kuivõrd VÕS § 1057 sisaldab mõistet „mootorsõiduk“, siis peab autor olulisena esmalt kontrollida, kas isejuhtivate sõidukite puhul on tegemist mootorsõidukitega VÕS § 1057 mõttes.

VÕS III osa kommenteeritud väljaandes on määratletud, et mootorsõiduk on VÕS § 1057 mõttes mis tahes mootori jõul liikuv sõiduk, st auto, mootorratas, mootoriga jalgratas, mopeed, mootori jõul liikuv rööbassõiduk, mootoriga liikuv õhu- ja veesõiduk.⁸⁴ Mootorsõiduki mõiste leidub ka liiklusseaduses⁸⁵, kus on paragrahvi 2 p-s 40 defineeritud seda järgmiselt: „mootorsõiduk on mootori jõul liikuv sõiduk, välja arvatud üksnes piiratud liikumisvõimega isikule kasutamiseks ettenähtud mootoriga sõiduk, elektrimootoriga jalgratas, tasakaaluliikur, pisimopeed, robotliikur, maastikusõiduk, tramm ja sõiduk, mille valmistajakiirus ei ületa kuut kilomeetrit tunnis“.

Selleks, et analüüsida, kas riskivastutuse regulatsioon hõlmab endas ka vastutust, mis on põhjustatud isejuhtivate sõidukitega, tuleb selgeks teha, mille poolest erinevad isejuhtivad sõidukid konventsionaalsetest. Teisisõnu, kas isejuhtivatel sõidukitel on vähemalt kõik konventsionaalse sõiduki tunnused olemas ning kas mõni tunnus võib välistada isejuhtivate sõidukite kvalifitseerumist mootorsõidukina VÕS § 1057 mõttes.

Käesoleva töö 1. peatükis käsitlet autor isejuhtivate sõidukite olemust ning nende tunnuseid. Isejuhtiva sõiduki peamiseks tunnuseks on teatud tark- ja riistvara olemasolu sõidukis, mis on programmeeritud teatud sõidufunktsioonide täitmiseks. Funktsioonid jagunevad omakorda juhti abistavateks ja juhtimise autonoomses režiimi funktsioonideks ning selliseid funktsioone on võimalik programmeerida mistahes mootori jõul liikuvasse sõidukisse. Lisaks on isejuhtival sõidukil olemas hulk andureid, kaameraid ja muid süsteeme, mis võimaldavad sõidukil tuvastada ümbritsevat keskkonda. Eelduslikult on isejuhtival sõidukil olemas kõik tunnused, mis on liiklemiseks vajalikud ning on olemas ka konventsionaalsel sõidukil. Kuid aga ei saa märkimata jätta, et SAE 4 ja 5 tasemete isejuhtivatel sõidukitel ei pruugi olla rooli ning pedaale, mille abil saaks autot manuaalselt juhtida. Sellisel juhul on sõiduk kaugjuhitav operaatori poolt või

⁸⁴ VÕS komm. vlj. § 1057 komm 3.1. – Võlaõigusseadus III. Kommenteeritud väljaanne.

⁸⁵ Liiklusseadus – RT I, 15.03.2019, 9.

täielikult automatiseeritud. Kuivõrd mootorsõiduki puhul VÕS § 1057 mõttes on määravaks pelgalt mootori olemasolu sõidukis, leiab autor, et rooli ja/või pedaalide puudumine sõidukis ei ole takistuseks isejuhtiva sõiduki määratlemisel mootorsõidukiks VÕS § 1057 mõttes. Isejuhtivate sõidukite mõiste on seega kitsam kui VÕS §-s 1057 sätestatud mootorsõiduki mõiste ning järelikult kohaldub riskivastutuse regulatsioon ka isejuhtivate sõidukite puhul, st isejuhtivad sõidukid on mootorsõidukid VÕS § 1057 mõttes.

Autor kitsendab käesoleva töö eesmärgi täitmiseks mootorsõiduki mõistet. Autor käsitleb töös mootorsõidukina edaspidi vaid mootori jõul liikuvat maismaa sõidukit LS § 2 p 40⁸⁶ mõttes, välistades seega mootoriga liikuvate mootorrataste, jalgrataste, mopeedide, rööpasõidukite ja õhu- ja veesõidukite käsitluse.

Autori hinnangul on VÕS §-s 1057 defineeritud mootorsõiduki ulatus isejuhtivate sõidukite kontekstis asjakohane ja ei vaja mistahes laiendamist ega kitsendamist, kuna mootorsõidukina käsitletava sõiduki loetelu ei ole ammendav – mis on ka mõistlik arvestades teaduse ja tehnika pidevat arengut. Samuti on autori hinnangul adekvaatne, et VÕS §-s 1057 toodud mootorsõiduki mõiste ei ole seotud liiklusseaduses toodud mootorsõiduki definitsiooniga. Olukorras, kus mootorsõiduki definitsioon peaks liiklusseaduses muutuma, ei takista see VÕS § 1057 kohaldamist. Ühelt poolt võib selge definitsiooni puudumine tekitada teatud määral ebaselgust, kui kahju põhjustatakse sõidukiga, mis on uudne ning mille määratlemisel ei ole ühtset arusaama⁸⁷ ega kohtupraktikat. Teiselt poolt aga jääb kohtutel vaidluste tekkimisel võimalus vajadusel kitsendada või laiendada VÕS § 1057 definitsiooni, olles sidumata liiklusseaduses sätestatud mootorsõiduki definitsiooniga.

2.4 Isejuhtiv sõiduk kui suurema ohu allikas

Suurema ohu allikaks on riskivastutuse üldklausli ehk VÕS § 1056 lg 2 esimese lause kohaselt asi või tegevus, mille olemuse või mille juures kasutatud ainete või vahendite tõttu võib isegi asjatundjalt oodatava hoolsuse rakendamise korral tekkida suur kahju või võib kahju tekkida sageli.

Suurema ohu allikaks on seega asi või tegevus, mis sisaldab endas tunnuseid, mis tekitavad kõrgendatud ohtu ümbruskonnale ning sellise ohu vältimist ei saa vastava asja kasutamise või tegevuse teostamise

⁸⁶ LS § 2 p 40 sätestab, et mootorsõiduk on mootori jõul liikuv sõiduk, välja arvatud üksnes piiratud liikumisvõimega isikule kasutamiseks ettenähtud mootoriga sõiduk, elektrimootoriga jalgratas, tasakaaluliikur, pisimopeed, robotliikur, maastikusõiduk, tramm ja sõiduk, mille valmistajakiirus ei ületa kuut kilomeetrit tunnis.

⁸⁷ A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles, 73.

käigus oodata isegi asjatundjalt hoolsust ja ettevaatusabinõusid järgides. Suurema ohu allika kõrgendatud oht kätkeb endas arusaama, et sellise ohu realiseerumist ei ole objektiivselt võimalik täielikult ära hoida. Lisaks väljendub kõrgendatud oht selles, et kahjulikud tagajärjed on rasked ja üsna tõenäolised juhtuma.⁸⁸ Tulenevalt riskivastutuse erikoosseisudest on suurema ohu allikaks näiteks mootorsõidukid (VÕS § 1057), ehitised, milles näiteks toodetakse ohtlikke aineid (VÕS § 1058), loomapidaja poolt peetavad loomad (VÕS § 1060) jm.

Suurema ohu allikas võib olla eriti ohtlik nii siis, kui seda kasutatakse teatud viisil, kui ka siis, kui see lihtsalt kusagil paikneb.⁸⁹ Nii nagu ka konventsionaalsed sõidukid, kujutavad isejuhtivad sõidukid endast eriti suurt ohtu siis, kui isik kasutab neid sihipäraselt. Eelkõige on sõidukid käsitletavad suurema ohu allikana, kui inimene sõidukit liikluses juhib. Vastava tegevusega või tegevusetusega tekitab juht ümbruskonnale nn potentsiaalset ohtu, mis väljendub selles, et sõiduk võib juhi tegevuse tõttu tekitada kellelegi kahju – nt sõita kellelegi või millelegi otsa ja tekitada materiaalselt kahju. Sama käsitlus kohaldub ka isejuhtivate sõidukite puhul.

Isejuhtivad sõidukite puhul tekib nende olemusest tulenevalt veel mitmed uued riskid ja ohud, mille tõttu võib kahju tekkimise ulatus suurened. Nagu autor esimeses peatükis välja tõi, siis isejuhtivate sõidukitega tõttu tekkinud kahju põhjuseid on üldistatult kaks: isejuhtiva sõiduki tehnoloogia puudus või juhi/kasutaja poolne sõiduki ebaõige kasutamine.

2.5 Isejuhtiva sõiduki iseloomuliku riski realiseerumine

Riskivastutuse kohaldamine ei eelda kahju tekitaja kindla teo tuvastamist kui kahju põhjust. St ei oma tähtsust see, kas isik sõitis kellelegi otsa, sest ta tegeles sõidukis kõrvaliste asjadega või sest et tal pidurid ei töötanud. Suurema ohu allika valitsejale on mistahes tegu etteheidetav, kui selle teo (või tegevusetuse) tõttu realiseerub suurema ohu allikale iseloomulik kõrgendatud oht. Määravaks asjaoluks on see, et kahju on põhjustatud suurema ohu allika valitsemise käigus. Kahjustatud isik peab tõendama enda poolt vaid asjaolu, et kahju on tekkinud ja et kahju tekkis suurema ohu allika kõrgendatud ohu realiseerumise tõttu (põhjusliku seose olemasolu). Suurema ohu allikale iseloomuliku ohu realiseerumine tähistab sündmuse ahelat, mis toob kaasa kahjustatud isiku kahjustamise suurema ohu allikale tüüpilise ohu tagajärjel.⁹⁰

⁸⁸ VÕS komm. vlj. § 1056 komm 3.1.2.

⁸⁹ VÕS komm. vlj. § 1056 komm 3.1.2.

⁹⁰ VÕS komm. vlj. § 1056 komm 3.1.1.

Liiklusõnnetuse puhul peab kahjustatud isik seega tõendama, et kahju tekitaja sõitis talle otsa ja et seetõttu sai kahjustatud isik näiteks kehalise vigastuse või kahjustus tema omand.

Konventsionaalse mootorsõiduki puhul väljendub selle kõrgendatud oht ümbruskonnale peamiselt selles, et mootorsõidukil on suur mass ja mootorsõidukil on suur kiirus. Mootorsõiduki puhul on veel lisafaktoriks see, et sõiduki kontrollimine ei pruugi alati olla juhi täieliku kontrolli all. Juht ei pruugi saada sõidukit seisma või vastupidi liikuma, kui sõiduk on tehniliselt rikkis või defektiga. Seega mootorsõidukiga põhjustatud kahju võib pidada mootorsõiduki kui suurema ohu allikaga seotud iseloomuliku ohu realiseerumise tagajärjeks eelkõige juhul, kui kahju põhjustatakse sõiduki liikumise tagajärjel.⁹¹ Teisisõnu väljendub konventsionaalse mootorsõiduki kõrgendatud oht selles, et juhul puudub täielik objektiivne võimalus sõidukit kontrollida.

Riigikohus on lisaks selgitanud, et mootorsõidukist lähtub iseloomulik risk ka juhi ebaõigete sõiduvõtete tõttu.⁹² Näiteks on leitud, et mootorsõidukist tuleneva suurema ohu allikaga seotud iseloomuliku ohu realiseerumisega on tegemist ka siis, kui juhuslikust august läbisõitev auto kõnniteel viibiva jalakäija poriga üle pritsib ning viimase riided ära rikub.⁹³

Kohtupraktikas on leitud, et mootorsõidukid on käsitletavad suurema ohu allikana ka siis, kui sõidukid hakkavad iseeneslikult liikuma. Näiteks on sõiduk pargitud kallakul ning sõiduk hakkab libisema ja põhjustab seetõttu kahju kolmandatele isikutele. Selles osas autor kahju hüvitamises erisusi ei näe, kuivõrd välja lülitatud olekus on isejuhtivad sõidukid samade tunnustega kui ka konventsionaalsed sõidukid.

Isegi, et isejuhtivad sõidukid on palju turvalisemad kui nn tavalised sõidukid, on isejuhtivatel sõidukitel tehnoloogia kompleksuse tõttu ebamääraselt suur risk, et tehnoloogias on mõni puudujääk või tekib süsteemis viga. Järgnevalt toob autor välja isejuhtivate sõidukitele iseloomulikud ohud, mis tulenevad nende tark- ja riistava puudustele.

Isejuhtivate sõidukite peamiseks ohuallikaks on nende süsteemid ja andurid, mis koostöös peavad ümbritsevat keskkonda analüüsima ja tegema kogutud info põhjal otsuse ohutuks liikumiseks. Seega peab olema süsteem ja andurid igal hetkel töökorras. Kui süsteemi korrashoid on juhi ja kasutaja seisukohast keeruline, siis andurite korrashoidu on kasutajal mõnevõrra lihtsam teostada. Nimelt peaks sõiduki juht

⁹¹ VÕS komm. vlj. § 1056 komm 3.1.3.

⁹² RKTko 3-2-1-7-13 p 20.

⁹³ VÕS komm. vlj. § 1056 komm 3.1.3.

või kasutaja veendumata enne igat sõitu, kas sõiduki andurid on puhtad ja korras, vältimaks olukorda, kus sõiduk teeb vale sõiduotsuse ja tekitab sellega kahju näiteks kolmandatele isikutele.

Üheks suureks probleemiks isejuhtivate sõidukite puhul on see, kui isejuhtiv sõiduk jääb teele seisma, sest kaotab ära ühenduse selle operaatoriga, kes seda juhib või kaotab internetiühenduse või geopositsiooni. Olukorras, kus sõiduk ei suuda tuvastada oma asukohta või ümbrust, ei saa sõiduk edasi liikuda ning võib teel selle tõttu seiskuda. Vastav olukord võib olla liiklusohutlik ning potentsiaalselt tekitada mitmeid liiklusõnnetusi.⁹⁴

Sõiduki juht või kasutaja peab samuti järgima tootja poolt antud juhiseid, mis puudutab sõiduki kasutamist erinevates ilmastikuoludes. Erinevalt tavapärasest sõidukist, on isejuhtivad sõidukid tundlikud näiteks vihmale, lumesajule, porile ja mustusele, mis anduritele võib peale sattuda. Kui andurid ei ole puhtad, siis ei pruugi nad saada infot enda vajaduste kohaselt ning teha valesid otsuseid. Pealegi võivad isejuhtivad sõidukid olla tundlikud valgusele ja pimedusele. Juhul, kui tootja näeb ette, et sõidukit tohib kasutada ainult päevavalges ja kuival teel, siis peab kasutaja sellistest tingimustest kinni pidama, kui ta soovib isejuhtivat režiimi kasutada. Juhul, kui vastavad aspektid ilmuvad sõidu ajal, siis võivad sõidukid anda automaatse hoiatusteate, et süsteem lülitab isejuhtiva režiimi pea välja. Ei ole välistatud, et sõiduk ei anna hoiatusteadet ning liigub isejuhtivas režiimis, kuid siis teeb liiklemisel mõne vea, mis võib põhjustada liiklusõnnetust. Eelöeldu ei kohaldu SAE 5. taseme sõidukite puhul, mis on disainitud liiklema kõikides keskkonna tingimustes, nii nagu seda ka inimene teeb.

Isejuhtivad sõidukid võivad olla käsitletavad suurema ohu allikana ka seetõttu, et neil on raske liigelda teedel, mis on rahvarohked või tajuda inimeste käežeste või näoilmeid. Näiteks võivad sõidukil tekkida takistused liikluspolitseinikku märguannete tajumisega – sõiduk ei pruugi eristada vile häält või käte käsusignaale.⁹⁵ Ka näiteks jalgratturi poolt kätega antud märguandeid võib olla sõidukil raske eristada.⁹⁶ Kokkuvõttes võib sõiduk jätta vastavad aspektid kas üldse tähelepanuta või teha nende pinnalt ekslikud järeldused.

Lisaks on leitud, et isejuhtivate sõidukite puhul saab olema nende integreeritus liiklusesse problemaatiline. Isejuhtivatel sõidukitel on kohustus liiklemisel võtta arvesse kõikide teiste liiklejate käitumist, sh arvestama jalakäijatega, jalgratturitega jne.⁹⁷ Kuna isejuhtivad sõidukid liiklevad eelduslikult kooskõlas liikluseeskirjadega, võivad nad olla aeglased ja takistada liiklusvoolu (näiteks sõita maanteel ettenähtud

⁹⁴ A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles, 80.

⁹⁵ RoboLaw. lk 39.

⁹⁶ P. Goodman.

⁹⁷ A. B. Browne, lk 5-6.

kiirusel, kuid tunduvalt aeglasemini kui teised sõidukid või peatuda kollase tulega ristmikul)⁹⁸ ning seetõttu põhjustada kaudselt liiklusõnnetusi (olukorras, kus teises sõidukis olev inimjuht otsustab isejuhtivast sõidukist mööda sõita). Samuti võib mõjutada liikumist asjaolu, et sõidukeid on enne turule laskmist testitud vaid ühe riigi teedel, kuid sõidukit kasutatavas riigis on inimeste liiklemisharjumused teistsugused.

Tõenäoliselt tunnevad juhid näiteks SAE 3 taseme sõidukis, et nende sekkumine pole vajalik ning nende tähelepanu kandub kõrvalistele tegevustele niivõrd, et nad ei märka juhtimise ülevõtmise märku.⁹⁹ Kuna isesõitva auto üheks eeliseks on võime jagada juhiga teatud sõidukohustusi, kasutavad paljud juhid tõenäoliselt oma äsja vabastatud käsi, jalgu ja tähelepanu. Autojuhid võivad oma autodesse liiga palju usaldada ja tõmbavad tähelepanu kõrvale, kuna nad vaatavad oma telefone, ristavad jalgu ja hõivavad käed nutitelefoni või tahvelarvutiga.

Üks oluline aspekt isejuhtivate sõidukite korrapäraseks tööks on asjaolu, et sõidukid oleksid hooldatud, tarkvara uuendatud ja kontrollitud.¹⁰⁰ Tootjapoolne kohustus on võimaldada tarkvara uuendust läbi viia ja anda uuenduse tegemiseks mõistliku aja ning sõiduki kasutaja kohustus on tarkvara uuendus ära teha. Vastasel juhul võib olla sõiduki tarkvara jääda uuendustest või täiendustest ilma ja mitte vastata tasemele, mille on selleks ajaks tootja välja arendanud.

Olemasolevad sõidukid kasutavad ühenduse loomiseks 4G võrku, mis on SAE 4 ja 5 taseme sõidukite eesmärgipäraseks juhtimiseks ebapiisav andmemaht. Olemasolevad testitavad isejuhtivad sõidukid, mis kasutavad 4G võrku, sõidavad aeglaselt. Kui vastavat sõiduk juhib operaator kaugelt, siis uueneb operaatori pilt teatud hiline misega. Mõnel juhul võib jõuda operaatorini pilt päriselt toimuvast mõned sekundid hiljem. Pole välistatud, et pilt kiilub veelgi pikemaks kinni ning operaatori võime sõidukit kaugjuhtida kaob üldse ära. On selge, et pildi hiline misine või üldse mitte toimumine võib viia olukorran, kus teele ilmub mõni segav faktor, mis võib põhjustada ka liiklusõnnetuse. Samuti on võimalik, et kahel kõrvuti sõitval isejuhtival sõidukil, mis on parasjagu kaugjuhitavad operaatori poolt, püüavad kogemata üksteise signaale ning satuvad nõ segadusse, põhjustades kolmandatele isikutele kahju.

Lähitulevikus on oodata ka 5G võrgu kasutusele võtmist, mis võimaldab ühendust luua kiiremini. Muuhulgas toob see kaasa ka isejuhtivate sõidukite ohutuma toimimise. Sõiduk on võimeline kogunud andmemahtu kiiremini ja kvaliteetsemalt töötleva ja selle pinnalt tegema targemaid otsuseid. Sellest

⁹⁸ P. Goodman.

⁹⁹ B. A. Browne, lk 5-6.

¹⁰⁰ P. Goodman.

hoolimata võivad tekkida uued riskid, eelkõige andmekaitse ja küberturvalisusega¹⁰¹. Näiteks ei ole välistatud, et küberkurjategijad pääsevad isejuhtiva sõiduki süsteemile ligi ning võtavad sõiduki juhtimise üle, ilma et sõidukis viibijad sellest aru saaksid ning sõita näiteks meelega vastu seinale või muud objekti, eesmärgiga kahju tekitada.

kahjustatud isiku õigushüved võivad saada isejuhtivate sõiduki tehnoloogiast tulenevalt kahjustatud veelgi laiemalt. Eelduslikult kogub isejuhtiv sõiduk infot ka reisija või selle kasutaja kohta. Näiteks salvestab isejuhtiv sõiduk sõidukis sees toimuvat video- või helisalvesti kujul.¹⁰² Samuti salvestab näiteks infot läbitud marsruudi kohta, st infot isiku liikumise ja asukoha kohta. Tegemist on isikuandmetega, mille kogumine ja kasutamine peab olema konkretiseeritud ja säilitatud vaid nii kaua kui see õigustatud on. Andmete ebaproportsionaalne kogumine, säilitamine ja kasutamine ehk töötlemine on seadusevastane. Andmete sattumisel nõ valesse kätte võib kahju ulatus olla ebamääraselt suur.¹⁰³ Riskivastutuse regulatsiooni üldklausli VÕS § 1056 lg 1 kohaselt tekib vastutus eriti ohtlikule asjale või tegevusele iseloomuliku ohu tagajärjel kahju tekitamise korral. Riskivastutust kohaldatakse vaid siis, kui suurema ohu allikaga kahjustatakse kahjustatud isiku õigushüve, mis on riskivastutust ettenägevas õigusnormis nimetatud (kaitstud õigushüve).¹⁰⁴ Nimelt tekib riskivastutus, kui suurema ohu allikat valitsev isik põhjustab kannatanu surma, tekitab kehavigastuse või tervisekahjustuse, hävitab või kahjustab tema asja. Kaitstud õigushüved on seega eelkõige isiku elu, tervis ja omandiõigus kehaliste esemete e asjade suhtes.¹⁰⁵ Kuivõrd eelnimetatud õigushüved ei kuulu VÕS § 1057 sättega kaitstud õigushüvede alla, hindab autor nende kaitstavust delikti üldkoosseisu ehk VÕS § 1043 alusel.

2.6 Isejuhtiva sõiduki valdamine

VÕS § 1056 lg 1 üldklausli kohaselt kannab suurema ohu allikat valitsenud isik selle iseloomuliku ohu tagajärjel tekkinud kahju. VÕS ei sisalda suurema ohu allika valitseja legaalseaduse definitsiooni, kuid vastavalt VÕS §-le 1057 vastutab tekitatud kahju eest mootorsõiduki otsene valdaja. Seega tuleb algul sisustada mõistet „valdus“, mis on reguleeritud asjaõigusseaduses. Nimelt sätestab AÕS § 32, et valdus on tegelik võim asja üle. Teisalt tuleb sisustada VÕS §-s 1057 kasutatavat mõistet „otsene valdaja“. Otsese valdaja mõiste määratlemisel tuleb kohaldada AÕS § 33 lg 1, mis sätestab, et valdaja on isik, kelle tegeliku võimu

¹⁰¹ Society of Automotive Engineers (SAE) International, standard SAE-J 3016 – Surface Vehicle Recommended Practice – Cybersecurity Guidebook for Cyber-Physical Vehicle Systems. Arvutivõrgus: https://www.sae.org/standards/content/j3061_201601/ (29.04.20).

¹⁰² A. P. Garza, lk 611.

¹⁰³ D. Glancy, 1176.

¹⁰⁴ VÕS komm. vlj. § 1056 komm 3.1. – Võlaõigusseadus III. Kommenteeritud väljaanne.

¹⁰⁵ VÕS komm. vlj. § 1056 komm 3.1.1. – Võlaõigusseadus III. Kommenteeritud väljaanne.

all asi on, kuid seadus ei sätesta mootorsõiduki otsese valdaja definitsiooni ning seetõttu on selle defineerimine ja sisustamine jäetud kohtutele ja õiguskirjandusele.

AÕS §-s 32 nimetatud tegeliku võimu all peetakse silmas seda, et konkreetne asi või selle osa on isiku mõjusfääris selliselt, et isik saab sellega vabalt toimida ja teiste isikute mõjud asja suhtes tegelikult välistada.¹⁰⁶ Õiguskirjanduses on lisaks leitud, et asja üle tegeliku võimu tekkimine eeldab üldjuhul seda, et asi on valdajale ruumiliselt juurdepääsetav. Kusjuures, isik peab saama asja kasutada oma tahtmise järgi.¹⁰⁷ Näiteks on sõiduki juhil valdus sõiduki üle, kui ta istub rooli taga ja juhib seda sõidukit. Asja valdajaks saab pidada näiteks ka seda isikut, kes parasjagu ruumis ise ei viibi, kuid kellel on olemas juurdepääs vastavasse ruumi või kohta. Üldjuhul on selleks isik, kellel on vastava ruumi võtmed, turvakoodid vms. Seeläbi on ka tänaval seisva lukustatud auto valdus isikul, kellel on auto võti, eeldusel et tal on võimalus autot kasutada, sest see isik saab teostada auto suhtes tegelikku võimu.¹⁰⁸ Tuleb rõhutada, et valduse all peetakse silmas faktilist olukorda. Teisisõnu ei ole tegemist õigusega kui sellisega. Hinnata tuleb seda, kas isikul oli faktiliselt võimalik asja üle võimu teostada. Seega valduse puhul ei ole määravaks see, kas isikul on õiguslik alus asja vallata, vaid see, millised faktilised, tegelikult esinevad meetmed on isikul selleks, et asja suhtes tegelikku võimu teostada.¹⁰⁹

Otsese valdusega on tegemist siis, kui isik teostab isiklikult otseselt võimu asja suhtes.¹¹⁰ Kui suurema ohu allikaks on asi, on suurema ohu allika valitseja see isik, kelle tegeliku võimu all asi on ning kes ühtlasi saab mõjutada asja kasutamist ning asja olemuse või kasutamise seonduvaid ohtusid kolmandatele isikutele.¹¹¹ Riigikohus on tsiviilasjas nr 3-2-1-7-13 19.03.2013 otsuse p-s 21 selgitanud, et: „Seega on VÕS § 1057 järgi vastutav eelkõige isik, kellel on tegelik võim (olgu seaduslikul alusel või mitte) mootorsõiduki üle, ehk isik, kes sõidukit kontrollib, st otsustab, kuhu ja millal sõiduk liigub, kannab sõidukiga seotud kulusid ja majanduslikke riske ning saab selle kasutamisest kasutuseeliseid.“ Seega kui suurema ohu allikaks on tegevus (näiteks sõiduki juhtimine), on suurema ohu allika valitsejaks üldjuhul isik, kes vastava tegevuse osaks olevaid toiminguid teostab.¹¹² Mootorsõiduki valdajana on üldjuhul käsitletav selle juht, sest mootorsõiduk on käitamisel juhi tegeliku võimu all.¹¹³

Küsimus sellest, kas sõiduk oli isiku valduses või mitte, on konventsionaalsete sõidukite puhul enamasti relevantne vaid siis, kui juht viibis sõidukist eemal ja sõiduk põhjustas kolmandale isikule kahju sõiduki

¹⁰⁶ AÕS komm. vlj. § 32 komm 3.1. – Asjaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2014. (Kaupo Paal).

¹⁰⁷ AÕS komm. vlj. § 32 komm 3.1.

¹⁰⁸ AÕS komm. vlj. § 32 komm 3.1.

¹⁰⁹ AÕS komm. vlj. § 32 komm 3.1.

¹¹⁰ AÕS komm. vlj. § 32 komm 3.2.

¹¹¹ VÕS komm. vlj. § 1056 komm 3.3.1.

¹¹² VÕS komm. vlj. § 1056 komm 3.3.1.

¹¹³ V. Värk (2004), lk 402.

iseenesliku liikumise tõttu (näiteks jättis juht käsipiduri peale panemata). Isejuhtivate sõidukite puhul on see küsimus aga palju aktuaalsem, kuivõrd isejuhtiva sõiduki juht ei pruugi omada „tegelikku võimu“ sõiduki üle. Eelkõige olukorras, kus sõiduk teostab juhtimist ise ehk liikleb autonoomses režiimis. Eriti ilmekalt illustreerib seda olukorda see, kui sõidukis üldse ühtegi inimest ei viibi (SAE 4-5 autonoomsuse tase). Kuna valdus võib asjade puhul olla erinev, siis tuleb otsustada, kes on valdaja, toetudes käibearusaamadele.¹¹⁴

Nagu eelnevalt märgitud, siis on sõiduki valdaja näiteks see isik, kes istub rooli taga ja sõidukit juhib. Ka on valdaja see isik, kelle käes on autovõtmed, kuid kes parasjagu sõidukis ei viibi. Samuti on valdajaks varas, kes autoukse lahti muugib ja sõidukiga minema sõidab, olgugi, et seaduslikku alust tal valduseks pole. Olukorras, kus varas on sõiduki minema viinud on vargal sõiduki üle otsene võim ning omanikul või endisel seaduslikul valdajal enam mitte. Seega on valdaja hindamisel määravaks see, millal käibes tavaliselt loetakse, et konkreetne asi on kellegi tegeliku võimu all.¹¹⁵ Isejuhtivate sõidukite puhul vajab see küsimus suuremat tähelepanu, kuivõrd varasemat praktikat pole.

Juht, kes on otsustanud isejuhtiva sõiduki endale soetada ning seda eesmärgipäraselt kasutada, võib olla mõnel juhul käsitletav isikuna, kes teostab faktilist võimu sõiduki üle. Just tema otsustab, kas sõidukit käivitada või mitte. Teoorias võib juht käivitada sõidukit kaugelt ning mitte sõidukis viibides, mis viitab sellele, et sõiduk on tema otseses valduses. Lisaks võib argumenteerida, et valduse puhul on määravaks asjaoluks see, et isikul on tahe asja kasutada ja oma valduses hoida. Võib öelda, et soetades endale isejuhtiva sõiduki, isik justkui mõõnab, et otseseks valdajaks on tema ise, sest sõiduk liikleb tema korraldusel.

R. Kinkar on leidnud oma magistritöös „Tootjavastutus ja juhi deliktiõiguslik vastutus autonoomsete sõidukite tehnoloogia puudusest tingitud kahju tekkimise korral“, et arvestades VÕS § 1057 eesmärki on autonoomse sõiduki juht käsitletav mootorsõiduki otsese valdajana. Nimelt selgitab ta, et: „Kehtiva VÕS eelnõu seletuskirjas väljendatud põhimõtte kohaselt on VÕS § 1057 riskivastutuse erikoosseisu termini „otsene valdaja“ üheks oluliseks aspektiks eriline suhe „otsese valdaja“ ja vallatava mootorsõiduki vahel, mis väljendub selle hooldamises ja enda huvides kasutamises. Seega, kuivõrd autonoomse sõiduki „juht“ sarnaselt konventsionaalse sõiduki juhile hooldab sõidukit ning kasutab seda enda huvides, on ka autonoomse sõiduki „juht“ selle sõiduki otsene valdaja isegi sõiduki autonoomsel liikumisel ning riskivastutus kohaldub“.¹¹⁶

¹¹⁴ AÕS komm. vlj. § 32 komm 3.1.

¹¹⁵ AÕS komm. vlj. § 32 komm 3.1.

¹¹⁶ R. Kinkar, lk 61.

Töö autor näeb vajadust põhjalikumalt analüüsida, kas VÕS § 1057 eesmärk saab olla isejuhtiva sõiduki juhti käsitleda kui otsest valdajat. VÕS § 1057 eesmärk on reguleerida olukord, kus sõiduki juht vastutab mootorsõidukiga põhjustatud kahju eest alati, v.a. VÕS § 1057 nimetatud välistavate asjaolude ilmnemisel. Vastava sätte loomisel võis seadusandja pidada juhi all silmas eelkõige isikut, kes juhib sõidukit vahetult ise rooli taga olles (sealjuures keerab rooli, vajutab pedaale, jälgib liikluskeskkonda, teeb manöövreid jne). Teatud juhtudel peetakse otseste valdaja all silmas ka kolmandat isikut, kelle majandustegevuse heaks sõidukit juhitakse. Kohtupraktikas on leitud ka, et sõiduki juht vastutab sõiduki iseenesliku liikumisel põhjustatud kahju eest, kui juht on sõidukit näiteks valesti parkinud või jätnud käsipiduri peale panemata. Juhile on tegu seejuures etteheidetav vaid juhul, kui juht on rikkunud liikluseaduses määratletud kohustust või rikkunud käibekohustust. Juhi süüta vastutus on sealjuures põhjendatud, kuna juht kasutab sõidukit kui suurema ohu allikat enda huvides ning omab sõiduki üle faktiliselt kontrolli.

SAE 3. taseme sõiduki puhul, kus tegemist on juhi ja tehnoloogia jagatud vastutusega, tuleb eristada, kas sõiduk allus kahju tekitamise hetkel inimjuhi käsklustele või sõitis isejuhtivas režiimis. Kui sõiduk liikles inimjuhi kontrolli all, siis VÕS § 1057 on juhile vaieldamatult kohaldatav.

Eeldusel, et autonoomsete sõidukite juhtimine Eesti teedel seadustakse ning isejuhtiva režiimi kasutamine lubatakse, nihkub autori hinnangul autonoomsete sõidukite olemuse tõttu juhtimise kontroll inimeselt tehnoloogiale. Autonoomne sõiduk on võimeline sõitma juhi sekkumata iseseisvalt, sh valima marsruuti, kiirust ja teostama muid otsuseid. Vastavad funktsioonid täidab autonoomsesse sõidukisse programmeeritud süsteem. Juhil võib olla võimalus otsustada, kas sõidukit juhtida ise või kasutada isejuhtivat režiimi, kuid ebaõige oleks väita, et juhil on kontroll sõiduki üle, kui sõiduk liikleb isejuhtivas režiimis. Sellest tulenevalt on ebaõige väita, et juhil on võimalus sõidukiga sellel hetkel vabalt toimetada oma tahtmise järgi. Ajal, kus sõiduk on isejuhtivas režiimis, on sõidukis viibiv juht kui kaasreisija ning sõidu tegelikku liikumist ei mõjuta.¹¹⁷ Töö autori hinnangul ei saa käsitleda autonoomsete sõidukite puhul sõidukis viibivat isikut kui mootorsõiduki otsest valdajat VÕS § 1057 mõttes, kui sõiduk liikles kahju tekitamise hetkel isejuhtivas režiimis. Vastasel juhul võib jõuda eluliselt absurdse olukorrani, kus mootorsõiduki valdajaks saab olema isik, kes viibis küll sõidukis või otsustas sõidukiga sõitu alustada (isejuhtivas režiimis), kuid faktiliselt kontrolli selle üle ei omanud. Sellisel juhul tuleks käsitleda ka tavapärasel autos (SAE 0-2 taseme sõidukis) kõrvalistmel istuvat isikut (kaasreisija) mootorsõiduki otseks valdajaks. Olemuslikult piirdub kõrvalistuja ja autonoomse sõiduki juhi roll sõiduki „juhtimisega“ sellega, et isik teeb otsuse sõidu alustamiseks, valib sihtkoha ning mõnel juhul ka marsruudi. Võrdluseks

¹¹⁷ A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles, 73.

saab tuua olukorra, kus isik ütleb taksojuhile, et: „Sõidame palun sihtkohta X, kasutades marsruuti Y“. Seadusandja on kehtestanud süüst sõltumatu vastutuse VÕS § 1057 alusel üksnes mootorsõiduki otsese valdaja suhtes, välistades seega kaudse valdaja vastutust. Autori hinnangul ei saa pidada autonoomse sõiduki otseseks valdajaks isikut vaid selle aspekti pinnalt, et tema hooldab vastavat sõidukit või kasutab seda enda huvides, nagu tavaliselt sõiduki omanik seda teeb. Kui sõiduki juht, ka seda hooldades ja enda huvides kasutamisel, ei oma mistahes tegelikku võimu mootorsõiduki üle, siis ei saa ta olla käsitletav kui otsene valdaja ja peab olema hoopis käsitletav kui kaudne valdaja, välistades tema süüid VÕS § 1057 alusel.

Nagu eelnevalt kirjeldatud nähtub, siis mootorsõiduki valdajana ja seega ka kahju eest vastutajat võib pidada teatud juhtudel ka muud isikut. Nimelt kui isik teostab vastavaid toiminguid teise isiku jaoks, huvides ning kontrolli all, on suurema ohu allika valitsejaks isik, kelle jaoks toiminguid teostatakse.¹¹⁸ Muuhulgas VÕS § 1057 järgi ei vastuta isik, kes teostab tegelikku võimu asja üle teise isiku korralduste kohaselt tema majapidamises või ettevõttes (nn valduse teenija AÕS § 33 lg 3 mõttes), eelkõige tööandja autot tööülesannete täitmisel kasutanud autojuht. Näiteks ei saa VÕS § 1057 alusel võtta riskivastutusele bussijuhti. Sellisel juhul on VÕS § 1057 alusel vastutavaks isikuks isik, kelle valdust bussijuht teenib. Samas asjaolu, et valduse teenijaks olev mootorsõiduki juht ei ole sõiduki valdajaks, ei välista tema vastutust VÕS § 1043jj alusel juhul, kui tema teo tulemusena on õigusvastaselt ja süüliselt põhjustatud kahju kolmandale isikule.¹¹⁹

Autori hinnangul sobib käsitleda sõiduki operaatorit (kaugjuhti) kui mootorsõiduki otsest valdajat VÕS § 1057 mõttes, kui tegemist on SAE 3 taseme sõidukiga ja kui sõidukis ei ole juhti, kes on võimeline juhtimise üle võtma. Operaatoril on faktiline võim sõiduki üle, kui ta sõidukit juhib. Olenemata sellest, et operaator ei viibi ruumiliselt sõidukis ning võib tegelikult viibida isegi teises riigis, siis omab ta sõiduki juhtimisel reaalselt võimu sõiduki liikumise üle. Operaator saab sõidukiga vabalt toimetada ning välistada teiste isikute mõju sõidukile. Rõhutada tuleb, et operaatori süüid ei saa siiski igal ajal automaatselt eeldada, kui sõiduk on isejuhtivas režiimis. Operaator võtab juhtimise üle vaid olukorras, kui sõidukil on teel näiteks mõni takistus. Olukorras, kus isejuhtiv sõiduk andis sõidukis viibivale juhile või operaatorile märguande juhtimise ülevõtmiseks, kuid juht või operaator juhtimise üle ei võtnud, võib kõne alla tulla solidaarvastutus VÕS § 137 lg 1 alusel. Lisaks võib solidaarvastutus olla mõistlik ka seetõttu, et isejuhtiva sõiduki soetanud isik on see, kes sellest sõidukist nõu kasu saab ning kannab ka kulusid seoses sõidukiga.

¹¹⁸ VÕS komm. vlj. § 1056 komm 3.3.1.

¹¹⁹ RKTko 3-2-1-19-08 p 11.

SAE 4 ja 5 taseme sõidukid ei vaja juhtimise ülevõtmist ületuldse ning seega ei ole asjakohane rääkida ka juhi või operaatori vastutusest. Autori hinnangul on asjakohatu ka hinnata, kas tootja peaks vastutama VÕS § 1057 alusel, kuna tootjal ei ole otsest valdust ehk reaalselt võimu sõiduki üle.

2.7 Isejuhtiva sõiduki käitamine

VÕS § 1057 näeb ette, et mootorsõiduki otsene valdaja vastutab kahju eest, mis tekkis mootorsõiduki käitamisel. Väljendit „mootorsõiduki käitamine“ seadus ei defineeri ning selle sisustamine on seega kohtupraktika ülesanne. Õiguskirjanduses on leitud, et vastavate kohtuotsuste tegemisel tuleks selle väljendi sisustamisel lähtuda konkreetse juhtumi asjaoludest.¹²⁰ Samuti on leitud, et riskivastutus järgneb isikule vaid siis, kui kahjustatud isikul tekkis kahju just selle ohufaktori tõttu, mille pärast konkreetset asja või tegevust suurema ohu allikaks peetakse.¹²¹

Mootorsõiduki käitamise defineerimiseks tuleb lähtuda suurema ohu allika mõistest. Nagu eelnevalt selgitatud, siis on suurema ohu allikas asi või tegevus, mille olemuse või mille juures kasutatud ainete või vahendite tõttu võib isegi asjatundjalt oodatava hoolsuse rakendamise korral tekkida suur kahju või võib kahju tekkida sageli.

VÕS § 1057 näeb ette, et mootorsõiduki otsene valdaja vastutab kahju eest, mis tekkis mootorsõiduki käitamisel. Õiguskirjanduses on mootorsõiduki käitamist defineeritud järgmiselt: „Mootorsõiduki käitamiseks loetakse mis tahes mootorsõiduki sihtotstarbekohast kasutamist, mille käigus võib realiseeruda mootorsõidukile kui suurema ohu allikale iseloomulik oht.“¹²²

LS § 2 p 41 kohaselt on mootorsõiduki juhtimine isiku igasugune tegevus mootorsõiduki juhi kohal, kui mootorsõiduk liigub. Vaatamata sellele loetakse mootorsõiduki juhtimiseks ka isiku tegevust, kui ta ei viibi juhi kohal, kuid mõjutab juhtimisseadiste (juhtraad, rooliratas või muu selline) abil mootorsõiduki liikumissuunda või kiirust. Seega võib pidada mootorsõiduki käitamist teatud juhtudel ka olukorda, kus juht on auto parkinud, kuid auto on parkimiskohalt ära liikunud jne. Ka Riigikohtu arvates ei ole lisaks välistatud, et mootorsõiduki käitamiseks VÕS § 1057 mõttes võib lugeda ka sõiduki aeglast liikumist või erandlikel asjaoludel teel seismist.¹²³ V. Värk on argumenteerinud, et kui sõiduk on pargitud korrektselt selleks ettenähtud kohta ja endast liidlusele mingit ohtu ei kujuta, tuleks asuda seisukohale, et tegemist ei

¹²⁰ V. Värk (2004), lk 406.

¹²¹ T. Tampuu (2003), lk 162.

¹²² VÕS komm. vlj. § 1057 komm 3.2.

¹²³ RKTko 3-2-1-7-13 p 20.

ole mootorsõiduki käitamise. Kuid aga on käitamise tegemist näiteks siis, kui sõiduk on pargitud asulavälisel maanteel öösel pimedasse kurvi keset teed, kuivõrd sellisel juhul kujutab ta endast liiklusele väga suurt ohtu.¹²⁴ Järelikult on käitamise tegu ka siis, kui mootorsõiduki mootor ei käinud ja kui selle valdaja sõidukis ei viibinud.

Isejuhtivate sõidukite puhul seega ei tohiks praktikas tekkida raskusi käitamise tuvastamisega, kuivõrd sõiduki valdaja viibimine sõidukis ei ole ka konventsionaalsete sõidukite käitamise eelduseks. Nii konventsionaalse sõiduki kui ka isejuhtiva sõiduki käitamises pole põhjust kahelda sõiduki liiklemise ajal, kuid probleemid käitamise tuvastamisega võivad tekkida sõidu alustamise hetkel. Konventsionaalse sõiduki puhul loetakse käitamiseks seda, kui isik paneb sõiduki mootori tööle võtme keeramisega või autot käivitava nupu vajutamise. Sõiduki käitamine lõpeb mootori seiskumisega (sõidu lõpetamisega). Olukorras, kus sõiduki mootorit võib tööle saada ka ilma, et isik peaks füüsiliselt sõidukis kohal olema, võiks käitamiseks pidada mootori käivitamist distantsilt – näiteks arvutist või mobiilirakendusest vastava sõidu alustamise käskluse edastamisega sõidukile. Pole põhjust kahelda selles, et ühel või teisel viisil käivitub mootor inimese tahte kohaselt ja viisil. Isejuhtiva sõiduki nii nagu ka tavapärase sõiduki mootor ei käivitu ja ei hakka sõitma iseeneslikult. Autori hinnangul võivad isejuhtivate sõidukite kontekstis käitamise tekkida raskused peamiselt käitamise algushetke tuvastamisega. Teatud juhtudel võivad tekkida raskused ka tuvastamisega, kes sõidukit käitas – kas isik, kes sees istus või isik, kes käitas sõidukit kaugelt.

2.8 Riskivastutust välistavad asjaolud

Seadusandja eesmärk riskivastutuse regulatsiooni puhul on suurendada kahju tekitaja vastutust, kuna kahju tekitaja on võtnud enda peale riski, kasutada asja või teha midagi, mis kujutab endast ette ühiskonnale mingit ohtu. Riskivastutusest vabanemine on kahju tekitatud isiku jaoks keeruline ning saab tulla kõne alla vaid seaduses sätestatud juhtudel. Vastutust välistavad asjaolud on loomu poolest kahju põhjustanud isikust sõltumatud.¹²⁵ Nagu varasemalt mainitud, siis riskivastust ei välista ka asjaolu, et suurema ohu allika valitseja ei rikkunud liikluses osaledes liikluseeskirja.¹²⁶

VÕS § 1057 lg 1 p-d 1-5 sätestavad asjaolud, mil mootorsõiduki valdaja vabaneb vastutusest.

Nimelt ei vastuta mootorsõiduki otsene valdaja mootorsõiduki käitamisel tekkinud kahju eest, kui:

¹²⁴ V. Värk (2004), lk 407.

¹²⁵ L. Sandel, lk 11.

¹²⁶ RKTko 3-2-1-161-10, p 11.

- 1) kahjustatakse mootorsõidukiga veetavat asja, mida mootorsõidukis viibiv isik ei kanna seljas ega kaasas;
- 2) kahjustatakse mootorsõiduki valdajale hoiule antud asja;
- 3) kahju põhjustas väärmatu jõud või kannatanu tahtlik tegu, välja arvatud juhul, kui kahju tekkis õhusõiduki käitamisel;
- 4) kannatanu osales mootorsõiduki käitamisel;
- 5) kannatanut veeti tasuta ja väljaspool vedaja majandustegevust.

Enim tähelepanu vajav välistav asjaolu on isejuhtivate sõidukite kontekstis VÕS § 1057 p 3. Väärmatu jõu all mõeldakse erakorralist ja väärmatut looduslikku faktorit, mille vallandumise tõttu ei saa rääkida sellest, et kahju tekkis suurema ohu allikale iseloomuliku ohu tagajärjel.¹²⁷ Õiguskirjanduses on leitud, et mootorsõiduki defekt ei ole VÕS § 1057 sätestatud mootorsõidukijuhi valdaja vastutusest vabastav asjaolu.¹²⁸ Nii ei ole käsitletav ka isejuhtivate sõidukite defektide tõttu tekkinud kahju vastutust välistava asjaoluna VÕS § 1057 p 3 mõttes.

Autori hinnangul on tänasel hetkel, ilma konkreetsest isejuhtiva sõiduki mudeli tehnilise kirjeldusest lähtumata, raske määratleda, mis võivad olla välistavad asjaolud, mis ei ole käsitletavad nendele sõidukitele iseloomulikuks ohuks. Autor kaldub pigem arvamusele, et isejuhtivate sõidukite poolt tekitatud kahju tekitaja vastutust ei välista ka olukord, kus realiseerus isejuhtiva sõidukile iseloomulik risk. Teisisõnu ei saa välistada otsese valdaja vastutust, kui isejuhtiv sõiduk jäi näiteks teele seisma seetõttu, et kaotas internetiühenduse või kui internetiühendus on aeglane ja seetõttu põhjustas kahju.¹²⁹

Riskivastutuse olemusest tulenevalt saab isiku vastutust välistada üksnes sellise välise jõu sekkumine suurema ohu allika valitsemisse, mille vallandumine ei ole seotud suurema ohu allikast endast sõltuvast asjaolust.¹³⁰ Nagu autor juba varasemalt välja tõi, siis on üks isejuhtivatele sõidukitele iseloomulik oht see, et sõiduki juhtimise võib üle võtta küberkurjategija (süsteemi häkkimisel).¹³¹ Vastav asjaolu ei ole juhiste ega operaatorist kuidagi sõltuv või mõjutatav. Sisuliselt on sellisel juhul sõidukis viibiv isik samuti kannatanu. Kuivõrd võib teatud juhul tuua isejuhtiva sõiduki juht või operaator oma süü välistamiseks asjaolu, et sõiduk oli häkitud. Sealjuures peab sellisele väitele tuginemiseks suutma kostja seda asjaolu kohtus tõendada.

¹²⁷ P. Varul jt. VÕS § 1057 komm 3.4.

¹²⁸ M.-L. Avikson. Riskivastutus deliktiõigusliku vastutuse liigina : magistritöö. Tartu Ülikool, Tartu, lk 80.

¹²⁹ A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles, 73.

¹³⁰ T. Tampuu (2003), lk 163.

¹³¹ Society of Automotive Engineers (SAE) International, standard SAE-J 3016 – Surface Vehicle Recommended Practice – Cybersecurity Guidebook for Cyber-Physical Vehicle Systems.

Juhul, kui mootorsõiduki otsese valdaja vastutust välistab mõni VÕS § 1057 p-des 1-5 sätestatud asjaolu, siis võib vääramatut jõud puhul tulla kõne alla suurema ohu allika valitseja vastutus delikti üldkoosseisu alusel. Seda küll omakorda vaid juhul, kui suurema ohu allika valitsemisse sekkuv väline jõud oli mõistlikult võttes ette nähtav ja kui sellega oli kokkupuudet võimalik vältida.¹³² VÕS § 103 lg 2 sätestab, et vääramatut jõud on asjaolu, mida võlgnik ei saanud mõjutada ja mõistlikkuse põhimõttest lähtudes ei saanud temalt oodata, et ta lepingu sõlmimise või lepinguvälise kohustuse tekkimise ajal selle asjaoluga arvestaks või seda väldiks või takistava asjaolu või selle tagajärje ületaks. Seega on vastava sätte lõikest tuletatav, et vääramatut jõuga ei ole tegemist kui põhjuslik seos isiku teo ja kahju vahel on katkestatud. Seega, kui isik teadis või oleks pidanud teadma, et mõni asjaolu, mis võiks kvalifitseeruda vääramatut asjaoluna, on tulemas ning kui ta oleks saanud kahjulikku tagajärge vältida, siis võiks see isik vastutada delikti üldkoosseisu alusel.

¹³² T. Tampuu (2003), lk 163.

3. Delikti üldkoosseisulise vastutuse kohaldamine isejuhtiva sõidukiga tekitatud kahju korral

3.1 Delikti üldkoosseisulise vastutuse olemus

Delikti üldkoosseisuline vastutus tuleb isejuhtivate sõidukite puhul eelkõige kõne alla juhtudel, kus riskivastutuse sätted (VÕS § 1056 ja 1057) ei kohaldu. Nagu autor eelnevas peatükis välja tõi, siis võib mootorsõiduki käitamise ja valdamise defineerimisega tekkida mitmeid raskusi isejuhtivate sõidukite kontekstis. Delikti üldkoosseisu kohaldamisel on eeliseks ka see, et delikti üldkoosseisu õigushüvede ring (VÕS § 1045 lg 1) on laiem kui riskivastutuses. Nimelt on VÕS § 1045 lg 1 alusel kahju tekitamine õigusvastane eelkõige siis, kui see tekitati:

- 1) kannatanu surma põhjustamisega;
- 2) kannatanule kehavigastuse või tervisekahjustuse tekitamisega;
- 3) kannatanult vabaduse võtmisega;
- 4) kannatanu isikliku õiguse rikkumisega;
- 5) kannatanu omandi või sellega sarnase õiguse või valduse rikkumisega;
- 6) isiku majandus- või kutsetegevusse sekkumisega;
- 7) seadusest tulenevat kohustust rikkuva käitumisega;
- 8) heade kommete vastase tahtliku käitumisega.

Samas on delikti üldkoosseisulise vastutuse puhul kahju tekitaja vastutusele võtmiseks vajalik tema süü tuvastamine. Kannatanu peab tõendama lisaks kahju olemasolule ka kahju tekitaja tegevuse õigusvastasust. Kahju tekitaja peab tõendama, et ta ei olnud kahju tekitamises süüdi. Kannatanul on võimalik esitada kahju tekitaja vastu nõue samaaegselt mõlema sätte alusel alternatiivselt, nõudes esmalt kahju hüvitamist riskivastutuse sätete alusel ning teisalt delikti üldkoosseisu sätete alusel.

Eesti õiguses on delikti üldkoosseis reguleeritud VÕS 53. peatüki 1. jaos (§ 1043 jj). VÕS § 1043 sätestab, et teisele isikule (kannatanu) õigusvastaselt kahju tekitanud isik (kahju tekitaja) peab kahju hüvitama, kui ta on kahju tekitamises süüdi või vastutab kahju tekitamise eest vastavalt seadusele. Nimetatud säte on deliktilise vastutuse põhiline alusnorm, mille eeldused on: teisele isikule kahju tekitamine, õigusvastasus ja süü. Autor keskendub delikti üldkoosseisu eelduste hindamisel peamiselt süüle, kuivõrd kahju tekitamine ja õigusvastasus delikti üldkoosseisu eelduste puhul on objektiivselt hinnatavad ning ei sõltu kahju tekitajast.

Järgnevalt analüüsib autor, kas delikti üldkoosseis on kohaldatav, kui kahju on tekitatud sõidukiga, mis liikles liiklusõnnetuse hetkel isejuhtivas režiimis ning millised on selle kohaldamise kitsaskohad. VÕS § 1043 alusel vastutuse omistamisel tuleb eelkõige tuvastada, kas juht on käitunud süüliselt. Kuivõrd VÕS § 1050 lg 1 alusel kahju tekitaja süüd eeldatakse, siis analüüsib autor, millised võivad olla süüd välistavad asjaolud, kui sõiduk sõitis isejuhtivas režiimis. Mida autonoomsem on sõiduk, seda väiksem on juhi roll sõiduki juhtimisel ning seega analüüsib autor teisalt, kas süü saab omistada ka teistele isikutele. Lisaks hindab autor, kas kehtiv õiguskord täidab kahju hüvitamise eesmärki, milleks on kahjustatud isiku asetamine olukorda, mis on võimalikult lähedane olukorrale, milles ta oleks olnud, kui kahju hüvitamise kohustuse aluseks olevat asjaolu ei oleks esinenud.¹³³ Lisaks tuuakse välja tõendamiskoormuse probleemkohad.

3.2 Delikti üldkoosseisulise vastutuse subjekt isejuhtivate sõidukiga tekitatud kahju korral

Tekitatud kahju hüvitamise nõude esitamiseks õigustatud isik võib olla füüsiline või juriidiline isik. I. Nõmm on öelnud kaitstavate subjektide kohta nii: „Õiguskord kaitseb käibekohustuste kaudu kaitsmist väärivaid ohualas olevaid isikuid ja/või nende vara nende isikute käitumise suhtes, kelle kontrolli all oht asub. Teiste sõnadega - käibekohustuste eesmärk on raamida suhteid, mis väärivad kaitset hooletu käitumise vastu ja määratleda isikute ring, keda võib pidada kahju tekitamise eest vastutavaks.“¹³⁴ Seega tuleb määratleda, kellel lasub käibekohustus ning milline on tema vastutuse põhjendatud alus. Eelkõige tuleb hinnata isiku käitumisest tuleneva või tema kontrolli all oleva ohu liiki ja ulatust, ohtude valitsetavust ja ohtude hinnatavust ning usalduskaitset.¹³⁵

Delikti toimepanijaks ehk isikuks, kes paneb toime deliktiõigusliku vastutuse kaasa toonud teo, võib olla nii füüsiline kui ka juriidiline isik.¹³⁶ Erinevalt riskivastutusest, on füüsilise isiku vastutusele võtmiseks delikti üldkoosseisu alusel üldjuhul vajalik, et ta oleks delikti toimepanemise ajal olnud deliktivõimeline.¹³⁷ Sellest tulenevalt saab delikti üldkoosseisu alusel vastusele võtta vaid isikut, kes on vähemalt 14-aastane (VÕS § 1052 lg 1) ning kui ta oli võimeline oma tegudest aru saama ja neid juhtida (VÕS § 1052 lg 2). Konventsionaalsete sõidukitega põhjustatud kahju puhul enamasti ei tule probleemiks

¹³³ RKTko 3-2-1-137-05

¹³⁴ I. Nõmm. Käibekohustuse rikkumisel põhinev deliktiõiguslik vastutus. Doktoritöö. Tartu Ülikooli Kirjastus 2013, lk 78.

¹³⁵ I. Nõmm, lk 79.

¹³⁶ VÕS komm. vlj. § 1043 komm 3.4.1.

¹³⁷ VÕS komm. vlj. § 1043 komm 3.4.1.

ette see, et isik oleks deliktivõimetu, kuna sõiduki juhtimiseks on isikul vaja juhiluba. Juhiloo saamiseks tuleb läbida tervislik kontroll ning olla vähemalt 16-aastane (piiratud juhtimisõigusega juhiluba).

Juriidilise isiku vastutus põhineb kas vastutusel oma juhtorgani liikme delikti eest, isiku eest, keda ta kasutab pidevalt oma majandustegevuses või iseenda delikti eest.¹³⁸ Samuti on leitud, et: „Eesti õiguses lähtutakse nn organiteooriast, mille kohaselt loetakse juriidilise isiku organite tegusid juriidilise isiku enda tegudeks. Õeldu tähendab, et kui juhtorgani liige rikub juriidilise isiku õigusvõime realiseerimise käigus käibekohustust, tuleb seda lugeda ühtlasi juriidilise isiku deliktiks.“¹³⁹

SAE 3 taseme sõidukite puhul peab juht olema igal juhul olema isik deliktivõimeline, kuna kannab isejuhtiva sõidukiga nõ jagatud kohustust juhtimisel. Isik, kes juhib SAE 3 taseme sõidukit on kohustatud omama juhiluba. Seetõttu ei ole SAE 3 taseme sõidukitega tekitatud kahju puhul kahjustatud isikute kaitse nõrgem kui konventsionaalsete sõidukitega põhjustatud kahju puhul, kui hinnata delikti üldkoosseisulise vastutuse subjekti, kes on kahju eest vastutav.

SAE 4 ja 5 tasemete sõidukite puhul sõiduki juhi olemasolu sõidukis ei ole kohustuslik ning seega saavad eelduslikult olema vastutavaks isikuks pigem juriidilised isikud (omanikud, operaatorid). Ka sellisel juhul ei ole autori hinnangul kahjustatud isiku positsioon nõrgem kahju hüvitamise korral. Küll aga tulenevalt isejuhtivate sõidukite eesmärgist suurendada liikuvust ja kasutajate mitmekesisust (nt vanurid, alaealised, liikumispuudega inimesed), on oodata, et isejuhtivate sõidukite kasutajad ja omanikud võivad olla ka deliktivõimetud inimesed. Deliktiõiguslikult vastutavaks isikuks on üldjuhul isik, kes pani toime delikti ehk isik, kelle õigusvastase teo tagajärjel tekkinud kahju hüvitamist nõutakse.¹⁴⁰ Kuid deliktiõiguses võib erandina tekitatud kahju eest vastutavaks isikuks olla ka muu isik kui õigusvastase teo toimepanija.¹⁴¹ Näiteks ei ole välistatud, et sõiduki rooli taha istub isik, kes ei ole veel 14-aastane või viibib seisundis, kus ta ei saa oma tegudest aru. VÕS § 1053 näeb ette kahjustatud isiku kaitset, kui kahju tekitaja ei olnud deliktivõimeline. Nimetatud sätte alusel kannavad sellisel juhul kahju hüvitamise kohustust laste ja hoolduse alla antud isikud – vanemad ja eestkostjad. VÕS § 1054 näeb ette vastutust teise isiku eest ning, kui see isik kasutab teist isikut pidevalt oma majandus- või kutsetegevuses. Näiteks kui bussifirma kasutab isikut bussijuhina oma firma reisijate transportimiseks või kui ettevõtte kasutab oma töötajaid teatud ülesannete täimiseks tema nime all. Nii võib vastutusele võtta ka ettevõtet, kes kasutab isejuhtivaid busse oma reisijate transportimiseks ning kanda vastutust, kui isejuhtiv sõiduk tekitab kahju.

¹³⁸ I. Nõmm, lk 86.

¹³⁹ I. Nõmm, lk 86.

¹⁴⁰ VÕS komm. vlj. § 1043 komm 3.4.1.

¹⁴¹ VÕS komm. vlj. § 1043 komm 3.4.1.

Kokkuvõtlikult leiab autor, et delikti üldkoosseisuline vastutuse subjektide ring ei kahane seetõttu, et kahju tekitatakse isejuhtiva sõidukiga. Muuhulgas, kui tegemist on isejuhtiva sõidukiga, on vastutaja subjekti kindlaksmääramine tõenäoliselt lihtsam kui konventsionaalse sõidukiga põhjustatud kahju puhul. Nimelt peab isik tavaliselt pöörduma juhi isiksuse tuvastamiseks Politsei- ja Piirivalveameti poole. Ametivõimud tuvastavad sõiduki omaniku või kasutaja sõiduki numbrimärgi järgi. Kui numbrimärki pole teada, siis peavad ametivõimud sõiduki tunnuste järgi seda otsima, vaatama üle õnnetuskohal olevad kaamerad, kasutama tunnistajate abi jne. Isejuhtivate sõidukite puhul saab olema kasutatav 5G internetivõrk, kuivõrd sõidukid vajavad iseeneslikuks liiklemiseks GPS-i. Seega saab olema nende otsimine ja jälgimine tõenäoliselt ametivõimude jaoks lihtsustatud. Samuti on isejuhtivas sõidukis kaamerad ka salongi sees, mis võib aidata isiku tuvastamisel, kes salongis parajasti viibis (nt SAE 3 taseme sõiduki puhul).

3.3 Juhi süü hindamine

Erinevalt riskivastutusest, tuleneb deliktiõiguslik vastutus üldkoosseisu alusel kahju tekitaja isiklikust käitumisest, seega tuleb deliktiõigusliku vastutuse üldkoosseisu kohaldamiseks tuvastada, kas kahju tekitaja on käitunud süüliselt. Deliktiõigusliku üldkoosseisu säte kätkeb endas seega põhimõtet, et deliktiõiguslik vastutus ei järgne mitte igasugusele õigusvastasele kahju tekitavale teole, vaid kahju hüvitamise kohustus järgneb juhul, kui tegu oli süüline (VÕS §-d 1043 ja 1050).¹⁴² Süüd hinnatakse reeglina viimase eeldusena, st eelnevalt peab olema tuvastatud, kas kahjustatud isikul on tekkinud kahju ning kas kahju tekitaja tegu on õigusvastane. Kui kohus ei loe kahjustatud isikule varalise kahju põhjustamist ning selle tegevuse õigusvastasust, ei ole kohtul vajalik hinnata kahju tekitaja süüd.¹⁴³ Kui aga nimetatud eeldused on täidetud, siis asutakse hindama kahju tekitaja süüd VÕS § 1050 lg 1 alusel, mis sätestab, et kahju tekitaja ei vastuta kahju tekitamise eest, kui ta tõendab, et ei ole kahju tekitamises süüdi, kui seadusega ei ole sätestatud teisiti. Seega kahju tekitaja süüd eeldatakse ning isik vabaneb vastutusest, kui ta tõendab, et kahju on tekitatud mitte tema süü läbi. Kahju süü hindamisel tuleb eristada süü kahte tasandit – süü vorme ning isiku subjektiivset süüvõimelisust.¹⁴⁴

Seadus süü üldist definitsiooni ei anna, kuid süüd võib mõtestada seaduse alusel kui isiku eeldatavast hõlbivat käitumist, mis väljendub tahtluses või hooletuses.¹⁴⁵ Süü vormid on VÕS § 104 lg 2 alusel hooletus, raske hooletus ja tahtlus. Seega iseloomustavad süü vormid rikkumise raskusastet, mille pinnalt saab hinnata kahju tekitaja käitumise etteheidetavust.

¹⁴² RKTko 3-2-1-54-07, p 12.

¹⁴³ RKTko 3-2-1-43-08, p 12.

¹⁴⁴ VÕS komm. vlj. § 1043 komm 3.5.3.

¹⁴⁵ VÕS komm. vlj. § 104 komm 5.

Tahtlus on isiku teadlikkus oma käitumisega kaasneva tagajärje õigusvastasusest ning soov sellise tagajärje saabumiseks või vähemalt selle ettenägemine. Kusjuures teo õigusvastasuse ettenägemine oluline ei ole. Näiteks võib (kaudse) tahtlusega tegemist olla olukorras, kus isik sõidaks SAE 2 taseme sõidukiga teedel, kasutades autopiloodi funktsiooni ning tegeleks sõidu ajal kõrvaliste asjadega, tegelikult teades, et kehtiva seaduse kohaselt on tal kohustus teed sõidu ajal jälgida ning autot aktiivselt juhtida. St, juht näeb ette, et sellise käitumisega võib ta mingile objektile otsa sõita ja kahju tekitada, kuid sellest ei hooli. Samuti oleks tahtlusega tegemist olukorras, kus isik teab, et isejuhtiva sõiduki süsteem on rikkis, kuid kasutab sõiduki isejuhtivat süsteemi sellest hoolimata.¹⁴⁶ Autor on seisukohal, et tahtluse tuvastamine süü vormina isejuhtivate sõidukite puhul ei ole kahjustatud isiku seisukohalt kahju hüvitamisel erinev kui tegemist oleks konventsionaalse sõidukiga.

Autori hinnangul väärib põhjalikku analüüsi kahju tekitaja käitumine, kui tegemist on tema hooletusega. VÕS § 104 lg 3 sätestab, et hooletus on käibes vajaliku hoole järgimata jätmine. Hooletuse puhul eristatakse välist ja sisemist hooletust. Teisisõnu hinnatakse hooletuse kriteeriumit objektiivselt ja subjektiivselt.

Objektiivsel hindamisel otsitakse vastust küsimusele, kas isik jättis käibes vajaliku hoolsuse järgimata. Vastav küsimus omab kesksel rollil isejuhtiva sõiduki juhi süü hindamisel. Tegemist võib olla isiku teoga või tegevusetusega, mis rikub nn käibekohustust. Kusjuures käibekohustuse rikkumisel põhinev vastutuste kohaldamisel ei ole olulist vahet, kas tegemist oli tegevusega või tegevusetusega, kuivõrd kahjulik tagajärg on igal juhul sama.¹⁴⁷ Seega hinnatakse, kas isik käitus viisil, mida saab tavaliselt sarnases olukorras oodata käibes osalevalt isikult.¹⁴⁸

Enamasti nn käibekohustused tuletatavad õigusaktidest, kus on ette nähtud standardid, mida isik järgima peab. Peamiselt mõistetakse käibekohustuste all inimeste kooseksisteerimise ohutuse tagamiseks kohtupraktika kaudu loodud käitumisreegleid. Käibekohustuse ühest mõistet õiguskirjanduses ei ole.¹⁴⁹ Kahju tekitanud isik peab vastutusest vabanemiseks tõendama, et ta tegi kõik mõistliku kahjustatud isikul kahju tekkimise ärahoidmiseks.¹⁵⁰ Õigushüve rikkumine on isikule etteheidetav juhul, kui isik rikkus õiguslikku kohustust käituda teisiti. Lubamatu tegevuse teokoosseis sõltub seega ka hinnangust rikkuja

¹⁴⁶ J. Anderson, N. K. Kalra, D. Stanley. Autonomous Vehicle Technology. A Guide for Policymakers. RAND Corporation 2016, lk 112.

¹⁴⁷ J. Lahe. Süü deliktiõiguses. Doktoritöö. Tartu Ülikooli Kirjastus, Tartu 2005. lk 64.

¹⁴⁸ VÕS komm. vlj. § 1043 komm 3.1.

¹⁴⁹ I. Nõmm, lk 13-14.

¹⁵⁰ RKTko 3-2-1-54-07, p 12.

käitumisele.¹⁵¹ Subjektiivsel hindamisel otsitakse vastust aga küsimusele, kas isik oli võimeline oma teo õigusvastasusest aru saama, sh käibekohustuse rikkumisest ning kas isik oli võimeline järgima objektiivselt vajalikku hoolsust (VÕS § 1050 lg 2).¹⁵² On oluline märkida, et VÕS § 1050 lg-s 2 sätestatud subjektiivseid asjaolusid süü hindamisel on selle sätte mõtte kohaselt võimalik arvestada üksnes füüsilisest isikust kostja puhul.¹⁵³

3.4 Juhi käibekohustuse hindamine

Nagu eelnevalt mainitud, siis on isejuhtivate sõidukite kontekstis oluline määratleda, kas juht on rikkunud käibekohustust. Deliktiõiguses eristatakse kahte tüüpi käibekohustusi – ehtsad ja mitteehtsad kohustused. Ehtsate (tõeliste) kohustustega on tegemist siis, kui konkreetne kohustus mingil viisil käituda on õigusaktis reguleeritud ning mille sisu on täpselt määratletud. Teisisõnu tuleb käibekohustus õigusnormist. Näiteks on liikluseaduses sätestatud kohustused, millest juht peab juhinduma ja kindlaid reegleid järgima.

Teistel juhtudel on käibekohustused defineerimata ning nende määratlemine on kohtupraktika ülesandeks.¹⁵⁴ Sellisel juhul on tegemist üldiste käibekohustustega, mille alla kuuluvad lepinguvälised ja seaduses otseselt sätestamata tegutsemise kohustused. Üldised käibekohustused kätkevad endas mõistlikku, heauskset ja teistega arvestatavat käitumismustrit. Sealhulgas tuleb arvestada TsÜS¹⁵⁵ § 138 lg-s 1 sätestatuga, mille kohaselt tuleb õiguste teostamisel ja kohustuste täitmisel toimida heas usus. Keelatud on teiste isikute kahjustamine. Näiteks ei ole seaduses kirjas, et kraavi kaevamine sõiduteele on keelatud, kuid iga mõistlik inimene saab sellest aru, sest vastav käitumine osutaks ohtu teel sõitjatele. Samuti on keelatud jääda tegevusetuks olukorras, kus isik loob oma õigusi kasutades (käibetegevusega) ohu teiste isikute absoluutsetele õigushüvedele (nt õigus elule, tervisele, omandile jne). Vastava olukorra looja peab tegema endast kõik mõistliku selleks, et oht ei realiseeruks. Selleks peab isik võimalusel võtma tarvitusele piisavaid mõistlikke abinõusid vältimaks teiste isikute õigushüvede kahjustamist või vähendamaks võimalike kahjustuste hulka või nende tagajärgede ohtlikkust.¹⁵⁶

Esinevad juhud, kus õigusaktist tuleneb mõni kohustuslik nõue, kuid ainuüksi selle täitmisest ei pruugi piisata asjaomase käibekohustuse täitmiseks. Üldisest käibekohustusest võib tuleneda nõue teha õigusaktist tulenevaid miinimumnõudeid ületavaid püüdlusi teiste isikute õigushüvede kahjustamise

¹⁵¹ I. Nõmm, lk 16.

¹⁵² VÕS komm. vlj. § 1043 komm 3.1.

¹⁵³ RKTko 3-2-1-54-07, p 12.

¹⁵⁴ VÕS komm. vlj. § 1043 komm 3.1.

¹⁵⁵ Tsiviilseadustiku üldosa seadus, RT I, 06.12.2018, 3.

¹⁵⁶ VÕS komm. vlj. § 1045 komm 3.1.2.

vältimiseks. Käibekohustused võivad olla muuhulgas sätestatud ka täitmiseks mittekohustuslikes standardites, soovitustes või teatava tegevus- või kutseala head tava või käitumisstandardit kirjeldavates dokumentides. Konkreetsete juhiste puudumise korral jääb käibekohustuse sisu määratlemine kohtupraktika ülesandeks. Sellisel juhul tuleb kohtul eelkõige hinnata, millist käitumist oli kahju tekitavalt isikult mõistlik oodata ning arvestada ka eluliste asjaoludega. Lisaks tuleb arvestada teaduse ja tehnika taset ehk hinnata, millised võimalused olid kahju tekitajal kahjulike tagajärgede ärahoidmiseks ning milliseid abinõusid ja leevendavaid toiminguid oleks olnud võimalik üleüldse tehniliselt võimalik teha. Arvestama peab ka vastavate toimingutega seotud kulude suurusega; milliste abinõude rakendamine on praktikas tavaline; mõistlikkuse põhimõtet).¹⁵⁷

Nagu töö autor varasemalt selgitas, siis on juhi süü hindamine kahe tasemeline ja lisaks käibekohustuse rikkumisele tuleb tuvastada ka juhi sisemine hooletus. Teisisõnu tuleb tuvastada, kas vastutav isik oli võimeline oma teo õigusvastasusest aru saama ja võimeline järgima vajalikku hoolsust. On oluline märkida, et VÕS § 1050 lg-s 2 sätestatud subjektiivseid asjaolusid süü hindamisel on selle sätte mõtte kohaselt võimalik arvestada üksnes füüsilisest isikust kostja puhul.¹⁵⁸

Isejuhtivate sõidukite puhul on oluline teha vahet, kas sõiduk sõitis liiklusõnnetuse toimumise hetkel isejuhtivas režiimis või mitte. Kui kahju on põhjustatud isejuhtivas režiimis, siis tuleb tuvastada, mis põhjustas ka kahju tekkimise. Nimelt kas tegemist oli süsteemiveaga või asjaoluga, et autojuht ei võtnud õigel ajal juhtimise üle. Rõhutada tuleb, et juhi käibekohustuse hindamine on võimalik ainult SAE 3 taseme sõidukite puhul.

Eeldusel, et SAE 3 taseme sõiduk liikles isejuhtivas režiimis ning sõiduk põhjustas kahju, tuleb eristada kolme stsenaariumit:

- 1) Kui liiklusõnnetus juhtus seetõttu, et süsteem ei tuvastanud ohtu üleüldse ning ei teavitanud olemasolevast ohust juhti, siis ei saa jaatada juhi süüd VÕS § 1043 alusel. Juhile ei saa olla etteheidetav, et ta ei võtnud juhtimise üle, kui süsteem ei toiminud korrapäraselt.
- 2) Kui liiklusõnnetus juhtus seetõttu, et süsteem küll tuvastas ohtu, kuid teavitas eesolevast ohust hilja, siis on juhi süü eitamine VÕS § 1043 alusel mõnel juhul vaieldav, kuivõrd siis jääb kohtu hinnata, kas juhil oli veel võimalus kahju tekkimist vältida. Selline asjaolu võib olla juhile välja mõistetava kahjuhüvitise suuruse vähendamise aluseks. Juhul, kui on üheselt selge, et süsteem

¹⁵⁷ VÕS komm. vlj. § 1045 komm 3.1.2.

¹⁵⁸ RKTko 3-2-1-54-07, p 12.

teavitas juhti liiga hilja ning juhil ei oleks olnud enam võimalust kahju tekkimise vältimiseks, siis ei ole juhile vastav tegu etteheidetav ja juhi süü jaatamine VÕS § 1043 alusel välistatud.

- 3) Kui liiklusõnnetus juhtus seetõttu, et juht ei reageerinud juhtimise üle võtmise märguandele sõiduki poolt, kuigi tal oli selleks piisavalt aega, siis saab juhile vastava käitumise ette heita ning jaatada juhi süüd VÕS § 1043 alusel.

Tabel nr 2: Juhi käibekohustuse hindamine

SAE tase	Ohu tuvastamine	Juhi teavitamine	Juhi reageerimine	Juhi käibekohustus
3	Süsteem ei tuvastanud ohtu	Süsteem ei teavitanud juhti	Juht ei reageerinud	Käibekohustust ei ole rikutud
	Süsteem tuvastas ohtu	Süsteem teavitas juhti (liiga) hilja	Juht ei reageerinud	Käibekohustuse rikkumine on vaieldav
	Süsteem tuvastas ohtu	Süsteem teavitas juhti õigeaegselt	Juht ei reageerinud	Käibekohustus on rikutud

Seega nähtub, et SAE 3. taseme sõiduki puhul saab juhi süüd jaatada vaid siis, kui sõiduk andis juhile märku juhtimise üleandmisest manuaalsele režiimile ning kui juhil oli juhtimise ülevõtmiseks piisavalt aega, kuid juht seda ei teinud. Hinnata tuleb objektiivsete kriteeriumite järgi, et kas juht oleks saanud juhtimise üle võtta ja kahju tekkimist vältida. Kui juht ei käitunud nii nagu seda oleks teinud sarnases olukorras teine mõistlik isik, siis saab juhile ette heita käibekohustuse mittetäitmist. Juhile võib omistada süüd kas tervikuna või osaliselt.¹⁵⁹ Autor möönab, et praktikas võib olla süü tuvastamisel (käibekohustuse määramisel) ka muid probleeme, mis võivad tulla takistuseks, nagu näiteks asjaolu, et sõiduk küll andis märku isikule õigeaegselt, kuid märguanne oli ebaselge.

Juhi süü hindamine on eelkõige asjakohane SAE 3. taseme sõiduki puhul olukorras, kus juht oli kohustatud mingiks toiminguks, kuid seda ei teinud. Nagu töös varasemalt kirjeldatud, siis saab juhi käibekohustuse rikkumist hinnata, kui sõiduki andurid vajasis juhivoolset kontrolli nende töökorras olekust või hooldamist. Nimelt peaks sõiduki juht või kasutaja veenduma enne igat sõitu, kas sõiduki andurid on puhtad ja korras, vältimaks olukorda, kus sõiduk teeb vale sõiduotsuse ja tekitab sellega kahju. Vastav olukord on võrreldav tavapärase sõiduki puhul sellega, kui juht peab enne sõidu alustamist veenduma, et sõiduki rehvide rõhk on nõuetekohane, aknad ja numbrimärk puhtad. Samuti on juht

¹⁵⁹ G. E. Marchant, R. A. Lindor, lk 1327.

kohustatud veendumata, et sõiduki tarkvara on uuendatud ning kontrollitud. Juhul, kui sõiduk annab märku, et tal on vaja enne sõiduga alustamist tarkvara uuendada, kuid juht seda märku ignoreerib, võib tegemist olla juhi kohustuse rikkumisega.

Sõiduki juht on kohustatud järgima tootja poolt antud juhiseid, mis puudutab sõiduki kasutamist erinevates ilmastikuoludes. Erinevalt tavapäraistest sõidukist, on isejuhtivad sõidukid tundlikud näiteks vihmale, lumesajule, porile ja mustusele, mis anduritele võib peale sattuda. Kui andurid ei ole puhtad, siis ei pruugi nad saada infot enda vajaduste kohaselt ning teha valesid otsuseid. Pealegi võivad isejuhtivad sõidukid olla tundlikud valgusele ja pimedusele. Juhul, kui tootja näeb ette, et sõidukit tohib kasutada ainult päevavalges ja kuival teel, siis peab kasutaja sellistest tingimustest kinni pidama, kui ta soovib isejuhtivat režiimi kasutada. Juhul, kui vastavad aspektid ilmuvad sõidu ajal, siis võivad sõidukid anda automaatse hoiatusteate, et süsteem lülitab isejuhtiva režiimi pea välja. Sellisel juhul on juht kohustatud sõiduki isejuhtiva režiimi välja lülitama ja jätkama sõitu manuaalselt.

Kuna isesõitva auto üheks eeliseks on võime jagada juhiga teatud sõidukohustusi, kasutavad paljud juhid tõenäoliselt oma äsja vabastatud käsi, jalgu ja tähelepanu. Usaldades isejuhtivat sõidukit liiga palju võivad juhid viia tähelepanu kõrvale, vaadates oma telefone, jalgu ristades, muusikat kuulates, filmi vaadates või lugedes. Tõenäoliselt tunnevad juhid SAE 3. taseme sõidukis, et nende sekkumine juhtimisse pole vajalik ning nende tähelepanu kandub kõrvalistele tegevustele niivõrd, et nad ei märka juhtimise ülevõtmise märku.

Kokkuvõttes võib juhi juhi süüd jaatada VÕS § 1043 alusel, kui juht on jätnud eelnimetatud kohustused või juhised täitmata. Seejuures võib mõnel juhul olla tegemist isegi tahtliku kohustuse rikkumisega. Samuti võib juhi süüd jaatada, kui juht on võtnud ebamõistliku riski ning otsustanud kasutada isejuhtivat režiimi, veendumata, et see on täiesti ohutu. Juhi süüd ei saa jaatada, kui olukord, kus juht ei olnud teavitatud enne sõidukiga liiklemist, kuidas peab sõidukit hooldama ja kasutama, tagamaks ohutu liiklemine ja toimimine. Kui tootja teatud riski ette ei näinud ning seda vähemalt juhendisse ei lisanud, siis võib leida, et juht ei olnud hooletu, kui kahju tekkis seetõttu, et juht ei täitnud mingit väidetavat kohustust.¹⁶⁰

Käibekohustuse rikkumisel tuleb kohtul arvestada ka isiku huvidega, võimalustega kahju vältida ning kahju vältimiseks vajalikke vahendite suurust, mis oleks läinud vaja tagajärje ärahoidmiseks. Muuhulgas arvestama proportsionaalsuse põhimõttega, mõistliku riskijaotusega ning käibes nõutava hoolsuse standardi ja sellega seotud rolliootustega. Kuna VÕS § 1043 puhul on vastutus kohaldatav kahju tekitajale,

¹⁶⁰ J. Anderson. N. K. Kalra, D. Stanley, lk 116.

siis saab autori hinnangul nõuda samade kohustuste täitmata jätmist ka SAE 3. taseme sõiduki operaatorilt, kui ta oli kohustatud neid tegema. I. Nõmm on doktoritöös selgitanud täiendavalt, et: „Kui kohus selliste kriteeriumite analüüsi raames otsustab selle üle, millisel määral tuleb teatud sotsiaalsetes valdkondades vastastikku vabaduste ja varaliste huvide kaitset piirata ning millisel määral saab riske sotsiaalselt ja majanduslikult aktsepteeritavaks pidada, siis tähendab see kohtu jaoks ulatuslikku sotsiaalset suunamisülesannet. Kohtuniku otsustusvõimalused on seejuures piiratud tema seotusega seadusest tulenevate väärtushinnangutega ning nendes väljenduvate avalike huvidega ja õigluse põhimõttega. Samuti seavad kohtuniku otsustamisvabadusele õiguskindluse põhimõttest tulenevalt piirid läbi varasema kohtupraktika õiguskorda juba juurdunud käibekohustused.“¹⁶¹

3.5 Käibekohustuse hindamine, kui kahju on põhjustatud isejuhtiva sõiduki tehnoloogia ebatäiuslikkuse tõttu

Nagu autor eelnevas peatükis kirjeldas, siis olukorras, kus kahju on põhjustatud SAE 3. taseme sõiduki enda puudusest ning kui juhil ei olnud võimalik juhtimine õigeaegselt üle võtta ning kahju vältida, on juhile kahjulike tagajärgede etteheitmine ning süü omistamine välistatud VÕS § 1050 alusel. Sama kehtib ka SAE 4. ja 5. tasemete sõidukite puhul, kuna juhi olemasolu sõidukis ei ole üleüldse kohustuslik. Eelöeldu ei tähenda aga seda, et delikti üldkoosseisulise vastutuse kohaldamine võiks olla täielikult välistatud. Enamasti lasub käibekohustus asja omanikul või kasutajal, kuid üksnes omandist ei ole käibekohustuse tekkimine siiski sõltuv. Määravateks asjaoludeks on ohu loomine, hoidmine ja kontroll selle üle.¹⁶² Autori hinnangul on asjakohane analüüsida, kas sõiduki käitumist (isejuhtivas režiimis) võiks võrrelda isiku (inimjuhi) käitumisega (sh hinnata käibekohustuse rikkumist) ning analüüsida, kas vastutuse saaks omistada sõiduki tootjale.

Isejuhtivate sõidukite tehnoloogia on kõrgtasemel ning enne kui isejuhtivad sõidukid teedele lubatakse, on nad eelduslikult läbi sõitnud testimise faasis märkimisväärselt suure hulga kilomeetreid. Sellegi poolest, nagu ka iga teine tehnoloogia, ei saa olla isejuhtivate sõidukite tehnoloogia täiuslik ning isejuhtivad sõidukid veatud. Ka kõige väiksemad süsteemirikked võivad põhjustada kahju.

Tulenevalt sellest, et isejuhtivate sõidukite tehnoloogia toimib suuresti tänu internetivõrgule, siis võib sõidukil ühendus ajutiselt kaduda.¹⁶³ Kui sõiduk liikleb parasjagu väikse kiirusega või suhteliselt väikse läbisõiduga teel, siis pole sõiduki seismajäämine või lühiajaline katkemine väga suur puudus. Küll aga ei

¹⁶¹ I. Nõmm, lk 17.

¹⁶² I. Nõmm, lk 47.

¹⁶³ A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles, 73.

ole välistatud, et sellist tüüpi juhtumid võivad juhtuda ka olukorras, kus see põhjustab kahju ning omab suuremat tähtsust. Samaselt võib isejuhtiv sõiduk ka ära kaotada oma positsioneerimispunkti kaardil ning seetõttu sõita näiteks vales suunas või jällegi seisma jääda. Isejuhtiva sõiduki ühenduvus operaatoriga (kui see on vajalik SAE 3. ja 4. tasemete puhul) on sama oluline nagu internetiühendus. Käesoleval ajal on kasutusel 4G võrk, mis kuvab operaatorile pilti toimuvast mõninga viivitusega. Suurematel kiirustel ja suurematel teedel liiklemisel võib mõningane viivitus mängida suurt rolli ning teadaolevalt on liikluses iga sekund oluline. Kõiksugused viivitused ja seismajäämised võivad olla liikluses ohtlikud ning toovad potentsiaalselt uusi kahju hüvitamise nõudeid. Lähitulevikus on oodata ka 5G võrgu kasutusele võtmist, mis võimaldab ühendust luua kiiremini. Muuhulgas toob see kaasa ka isejuhtivate sõidukite ohutuma toimimise. Sõiduk saab selle pinnalt võimekust kogutud andmemahtu kiiremini ja kvaliteetsemalt töötleva ja teha targemaid otsuseid.

Isejuhtivad sõidukid peavad iseeneslikul liiklemisel koguma asjakohast infot kõikidest liikluses olevatest allikatest – nendeks võivad olla näiteks teemärgistused, liiklusmärgid, äärekivid, teised liiklejad jne. Liikluse keerukuse tõttu võib isejuhtivatel sõidukitel olla keeruline eristada olulist infot ebaolulisest. Samuti võivad olla raskused rahvarohketes kohtades liigeldes ning inimeste käitumise ennustamisega ja mõistmisega, näiteks kui liikluspolitseinik annab isejuhtivale sõidukile märguande käeliigutusega. Isejuhtiv sõiduk ei pruugi eristada ka häáli, mis liikluses aset leiavad. Kokkuvõttes võib sõiduk jätta vastavad aspektid kas üldse tähelepanuta või teha nende pinnalt ekslikud järeldused.

Kuna isejuhtivad sõidukid liikleavad eelduslikult kooskõlas liikluseeskirjadega, võivad nad olla aeglased ja takistada liiklusvoolu (näiteks sõita maanteel ettenähtud kiirusel, kuid tunduvalt aeglasemini kui teised sõidukid või peatuda kollase tulega ristmikul) ning seetõttu põhjustada kaudselt liiklusõnnetusi. Samuti võib mõjutada liikumist asjaolu, et sõidukeid on enne turule laskmist testitud vaid ühe riigi teedel, kuid sõidukit kasutatavas riigis on inimeste liiklemisharjumused teistsugused.

Isejuhtivate sõidukite puhul ei ole ka välistatud kahju tekitamine küberkurjategijate poolt.¹⁶⁴ Näiteks ei ole välistatud, et küberkurjategijad pääsevad isejuhtiva sõiduki süsteemile ligi ning võtavad sõiduki juhtimise üle, ilma et sõidukis viibijad sellest aru saaksid ning sõita näiteks meelega vastu seinale või muud objekti, eesmärgiga kahju tekitada. Küberkaitse peaksid tagama tootjad, komponentide tarnijad ja teenuse osutajad.¹⁶⁵ Nagu eelnevalt nimetatud, siis kogub isejuhtiv sõiduk normaalseks toimimiseks infot ka reisija või selle kasutaja kohta. Näiteks salvestab isejuhtiv sõiduk sõidukis sees toimuvat video- või helisalvesti

¹⁶⁴ Society of Automotive Engineers (SAE) International, standard SAE-J 3016 – Surface Vehicle Recommended Practice – Cybersecurity Guidebook for Cyber-Physical Vehicle Systems.

¹⁶⁵ Analüüs tase 4 ja 5 sõidukite kasutusele võtmiseks, lk 46.

kujul. Samuti salvestab näiteks infot läbitud marsruudi kohta, st infot isiku liikumise ja asukoha kohta. Tegemist on isikuandmetega, mille kogumine ja kasutamine peab olema konkretiseeritud ja säilitatud vaid nii kaua kui see õigustatud on. Andmete ebaproportsionaalne kogumine, säilitamine ja kasutamine ehk töötlemine on seadusevastane. Andmete sattumisel nõ valesse kättesse võib kahju ulatus olla ebamääraselt suur. Olgugi, et suures osas on see informatsioon anonüümne, võib seda paljuski siiski siduda kasutajaga.¹⁶⁶

Eelnimetatud aspektid on loomu poolest tootmis- või disainivead, kuid need ei pruugi olla hüvitatavad tootjavastutuse alusel. Olukorras, kus ka nende vigade eest ei vastuta sõiduki otsene valdaja VÕS § 1057 alusel ega ka sõiduki juht VÕS § 1043 alusel, tekib õigusesse lünk, mis vajab lahendamist.

Õigusteadlased on leidnud, et sõidukitega põhjustatud kahju korral tuleks hinnata kahju tekitaja hooletust (sh käibekohustuse rikkumist), sõltumata sellest, kas kahju oli põhjustatud juhi poolt või isejuhtiva sõiduki süsteemi poolt. Sõiduki süsteemi rikkest tuleneva kahju puhul tuleks tootjavastutuse kohaldamisele eelistada Eesti seaduse kontekstis delikti üldkoosseisu kohaldamist. Põhjus on selles, et isejuhtivate sõidukite turvalisuse arendamine on tootjate õlul ning need olukorrad erinevad tavapärasest toote puuduse tõttu kahju hüvitamisest. Isejuhtivate sõidukite „käitumise“ hindamisel tuleks võtta võrdluseks keskmise juhi – kas keskmine juht oleks sarnases olukorras käitunud teisti ning suutnud kahju tekkimist vältida. Hooletuse hindamisel tuleks seega lähtuda küsimusest, kas sõiduki otsus või toiming kujutas endast ette vastavas olukorras mõistlikku hoole puudumist, mitte aga seda, kas isejuhtiva sõiduki süsteem oli puudusega või sisaldas disainiviga nagu seda tuleks hinnata tootjavastutuse puhul.¹⁶⁷

2018. aasta alguses oli esitatud esimene teadaolev hagi¹⁶⁸ isejuhtiva sõiduki tootja vastu seoses isejuhtiva sõiduki poolt tekitatud kahjuga. Hagi esitas mootorrattur, kes väitis, et isejuhtiv sõiduk Chevy Bolt sõitis talle teel otsa, kui isejuhtiv sõiduk vahetas sõidurida. Autotootja General Motors (kostja) väitis, et sõidukis istus küll inimene (operaator), kuid sõiduk liikles liiklusõnnetuse hetkel isejuhtivas režiimis. Hageja väitel sõitis ta kolmerealisel teel isejuhtiva sõiduki taga keskmises reas kuni nägi, et isejuhtiv sõiduk näitas vasakut suunatud ning hakkas ümber reastuma. Seejärel üritas ta sõita ettepoole, kuid ootamatult liikus isejuhtiv sõiduk tagasi keskmisesse ritta ja sõitis talle otsa. Õnnetuse tagajärjel sai hageja kehalisi vigastusi. Kostja väitis, et isejuhtiv sõiduk üritas liikuda vasakusse ritta, kuid nähes, et keskmises reas tekkis

¹⁶⁶ D. Glancy. Privacy in Autonomous Vehicles. Santa Clara Law Review, vol. 52, vlj 4, 2012, lk 1176.

¹⁶⁷ Torts of the Future: Autonomous Vehicles. U.S. Chamber Institute of Legal Reform, 2018, lk 5. Arvutivõrgus:

https://www.instituteforlegalreform.com/uploads/sites/1/Torts_of_the_Future_Repackage_Update051418_Web.pdf (29.04.20)

¹⁶⁸ Hagi oli esitatud California osariigis, USA-s.

rohkem ruumi, otsustas ta rea vahetamise manöövril nõ loobuda ning suundus tagasi keskmisesse ritta. Lisaks väitis kostja, et liiklusõnnetus juhtus hageja süül, kuna viimane sõitis kiiremini kui üldine liiklusvool seda tolles olukorras lubas.¹⁶⁹ Pooled sõlmisid 2018. aasta keskel kompromissi¹⁷⁰ ning kohus oma seisukohta ei võtnud.

Autori hinnangul on märkimisväärne, et hageja esitas hagi vaid autotootja General Motors ning mitte isiku vastu, kes seda autot tegelikult juhtis (sõidukis oli inimene, kes pidi veendumata sõiduki ohutus liiklemises). Hageja põhiline väide oli, et kuna sõiduk liikles isejuhtivas režiimis, siis sõiduk käitus hooletult (ei veendunud manöövri ohutuses). Hageja ei väitnud, et tootja vastutab tekitatud kahju eest, sest isejuhtival sõidukil oli näiteks disainiviga, esitades nõude tootjavastutuse sätete alusel. Hageja väitis, et isejuhtiv sõiduk rikkus liikluseeskirju ning liikles hooletult, veendumata manöövri ohutuses. Põhimõtteliselt oli tootjale ette heidetud seda, et isejuhtiv sõiduk ei käitunud nii nagu mõistlik inimene oleks sarnases olukorras käitunud. Seega võib öelda, et isejuhtivat sõidukit koheldi nagu inimest, mitte toodet.

Olukorras, kus kahjustatud isikule on tehtud kahju isejuhtivale sõidukile iseloomuliku vea tõttu, on kehtiva õiguse kohaselt kahjustatud isiku positsioon nõrgem kui siis, kui kahju oleks tekitatud konventsionaalse autoga sõites juhi vea tõttu, kuna juhile ei saa vastavat rikkumist ette heita. Vastav kahju ei pruugi olla hüvitatav ka tootjavastutuse alusel. Näiteks kui andur oli tootmise ajal defektne, siis tootja vabaneb vastutusest, kui ta tõendab, et selle põhjuseks oli nõ tavaline kulumine või ei olnud tegemist asjaoluga, mida tootja tootmise ajal võis ette näha.¹⁷¹

Autori hinnangul on sellisel juhul võimalik vastava olukorra lahendamiseks Eesti õiguses võtta eeskujul kohtupraktika kujundamisel eelkirjeldatud kaasustest, kus hagi esitati tootja vastu, kuid toetudes sisuliselt delikti üldkoosseisulisele vastutusele. Etteheidetav oleks see tootjale vaid juhul, kui sõiduk ei ole liikluses liiklemiseks piisavalt turvaline või vähemalt sama turvaline nagu keskmine juht on. Tuleb seejuures arvestada, et tootja ei saa vastutada igal juhul, vaid ainult siis, kui tekkinud kahju oli tootjale ettenähtav ning ta oleks võinud kahju tekkimist ära hoida. Tootjale vastava kahju tekkimise etteheitmine on põhjendatud ka seetõttu, et tootjad vastutavad juba käesoleval ajal teiste isejuhtivate funktsioonide puuduste eest, mis on SAE 1-2 tasemete sõidukitesse paigaldatud.¹⁷²

¹⁶⁹ Nilsson vs. General Motors LLC, hagi nr. 4.18-cv-00471-KAW

¹⁷⁰ GM Settles First-Known Suit Over Self-Driving Car Crash. – Medium 12.06.2018. Arvutivõrgus: <https://medium.com/@marcdgrossman/gm-settles-first-known-suit-over-self-driving-car-crash-b749db81d32d> (29.04.20)

¹⁷¹ A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles, lk 79.

¹⁷² The Pathway to Driverless Cars: A detailed review of regulations for automated vehicle technologies. London: Department for Transport 2015, lk 110.

Vastutuse nihutamine operaatorile võib tulla samuti kõne alla. Näiteks toimus 2018. aastal Arizona osariigis liiklusõnnetus, kus isesõitev Uber Volvo (SAE 3 tase) sõitis jalakäijale otsa ning põhjustas sellega tema surma. Vastavas sõidukis viibis juht, kuid sõiduk sõitis isejuhtivas režiimis. Tootja (Volvo) väitis, et sõidukil olid paigaldatud kaamerad ja radariseadmed, kuid need olid õnnetuse toimumise hetkel välja lülitatud ning sõidukil olid paigaldatud Uberi enda seadmed. Seega tootja hinnangul polnud tegemist liiklusõnnetusega, mis oli tingitud tema veast, kuna kokkupõrke vältimise süsteem oli deaktiveeritud, kuigi see oleks pidanud töötama, kui sõiduk sõitis isejuhtivas režiimis.¹⁷³ Kui kostjaks on tootja, siis saaks kostja väita enda süü välistamiseks, et tema poolt turule väljalastud isejuhtiv sõiduk oli töökorras ning isejuhtiva sõiduki poolt tekitatud kahju on hoopis operaatori süül tekitatud.

Eesti seaduse lünga täitmiseks saab kasutada analoogiat. TsÜS § 4 näeb ette, et õigussuhet reguleeriva sätte puudumisel kohaldatakse sätet, mis reguleerib reguleerimata õigussuhtele lähedast õigussuhet, kui õigussuhte reguleerimata jätmise ei vasta seaduse mõttele ega eesmärgile. Sellise sätte puudumisel lähtutakse seaduse või õiguse üldisest mõttest. Kuivõrd isejuhtivate sõidukite puhul ei pruugi olla esialgu selge, kas õnnetus oli põhjustatud juhi poolt või sõiduki isejuhtiva sõiduki süsteemi vea tõttu, siis on oluline kahjustatud isiku kaitseks võimaldada esitada hagi ka sõiduki operaatori või tootja vastu, kuid tuginedes seejuures deliktiõiguse üldkoosseisu sätetele. Sellisel juhul saaks käibekohustust analüüsides hinnata, kas sõiduk käitus viisil nagu oleks sarnases olukorras käitunud mõistlik isik – st hinnata käibekohustuse täitmist või rikkumist. Juhul kui sõiduk rikkus näiteks liikluseadusest tulenevat kohustust, saab tegemist olla ehtsa käibekohustuse rikkumisega ning muudel juhtudel üldise käibekohustuse rikkumisega.

3.6. Tõendamiskoormise jaotus

Tõendamiskoormis määrab ära, kes peab kohtumenetluses tõendama faktilisi asjaolusid, millele nõue tugineb. TsMS¹⁷⁴ § 230 lg 1 sätestab, et kumbki pool peab hagimenetluses tõendama neid asjaolusid, millele tuginevad tema nõuded ja vastuväited, kui seadusest ei tulene teisiti. Pooled võivad kokku leppida tõendamiskoormise jaotuse erinevalt seaduses sätestatust ja selle, millised on tõendid, millega mingit asjaolu võib tõendada, kui seadusest ei tulene teisiti. Seega peab reeglina tõendama hageja enda nõude aluseks olevaid asjaolusid ning kostja tõendama nõuet välistavaid asjaolusid või asjaolusid,

¹⁷³ GM Settles First-Known Suit Over Self-Driving Car Crash.

¹⁷⁴ Tsiviilkohtumenetluse seadustik, RT I, 19.03.2019, 23.

millele ta tugineb. Teisisõnu peab asjaolusid tõendama see pool, kes soovib mingit muudatust olemasolevas olukorras.¹⁷⁵

Kohtumenetluses lasuv tõendamiskoormis mängib suurt rolli olukorras, kuna teatud juhul võib see saada tulemust määravaks asjaoluks. Tõendamiskoormise tähtsust ei tasu alahinnata, kuna tihti peale jääb kohtu poolt hageja nõue rahuldamata just seetõttu, et hageja ei suuda teatud asjaolu tõendada.

Otsustamaks, kas isejuhtivate sõidukitega põhjustatud kahju korral muutub tõendamiskoormis, tuleb esmalt tuvastada, kuidas jaguneb delikti üldkoosseisulise vastutuse kohaldamisel tõendamiskoormis seaduse järgi.

Delikti üldkoosseisu eeldused on:

1. objektiivne teokoosseis:
 - 1.1 tegu;
 - 1.2 kahju;
 - 1.3 põhjuslik seos;
2. teo õigusvastasus;
3. süü.

Tõendamiskoormis jaguneb reeglina nii, et hageja tõendab objektiivset teokoosseisu ja teo õigusvastasuse esinemist. Kostja peab tõendama teo õigusvastasust välistavaid asjaolusid ning kui võrd VÕS § 1050 pöörab tõendamiskoormise ümber ja kostja süüd eeldatakse, siis peab kostja tõendama ka süüd välistavaid asjaolusid. Seega peab kostja vastutusest vabanemiseks tõendama süü puudumist. Juhul, kui tegemist on VÕS § 1045 lg 1 p 7 ehk seadusest tuleneva kohustuse rikkumisega ning vastav säte nõuab tahtlust või rasket hooletust, siis peab kahjustatud isik seda tõendama.

Kahjustatud isik peab seega esmalt tõendama, et kostja on tekitanud oma tegevusega (või tegevusetusega) kahju ning kui kahju oleks käitunud teisiti, siis kahju poleks tekkinud. Juhul, kui kostja poolt põhjustatud kahju on väidetavalt tekkinud tema tegevusetuse või kaudse tegevuse tagajärjel, siis peab hageja suutma nimetada, mis käibekohustust kostja rikkus. Käibekohustuse rikkumise korral ei sõltu lubamatu tegevuse teokoosseis mitte ainult rikkumise tagajärje põhjustamisest, vaid ka hinnangust rikkuja teguviisile. Tegevusetuse või kaudse tegevusega kahju põhjustamise korral saab õigushüve rikkumist pidada etteheidetavaks üksnes

¹⁷⁵ I. Nõmm, lk 116.

juhul, kui on rikutud õiguslikku kohustust käituda teisiti.¹⁷⁶ Seetõttu tuleb tuvastada, millist käitumist kostjale ette heidetakse. Juhul kui ei ole käibekohustust rikkunud või kaitstavat õigushüve rikkunud, ei saa süül põhinevat vastutust kohaldada.

Objektiivse teokoosseisu hindamisel erisusi käibekohustuse puhul ei esine.¹⁷⁷ Käibekohustuse korral on teo asemel reeglina tegevusetus või kaudne tegevus. Põhjusliku seose hindamisel tuleb arvestada, et kahju võib lugeda kostja süül põhjustatuks, kui kostjal oli kohustus vastava teo tegemiseks ning see tegu oleks kahjuliku tagajärje ära hoidnud või tagajärge leevendanud.¹⁷⁸

Juhul, kui õigushüve kahjustamise põhjuseks on väidetava kahju tekitaja tegevusetus (tegutsemine oleks kahju ära hoidnud), ei saa ainuüksi õigushüve kahjustamise faktist järelduda sellise tegevusetuse õigusvastasus. Kostja teo õigusvastasuse tuvastamiseks peab väidetav kahju tekitaja olema rikkunud mingit õigusnormi, mis kohustas kostjat tegutsema viisil, mis oleks kahjulikku tagajärge ära hoidnud või oleks saanud oodata kostjalt muud käitumist (üldist käibekohustust), mille tegemise korral ei oleks kahju tekkinud. Vastasel juhul oleks käibekohustuse hindamine ebamäärane ja vastutus omistatav liiga laiale subjektide ringile. Samasugune probleem teo õigusvastasuse tuvastamisel võib tekkida juhul, kui kahjustatud isiku absoluutse õigushüve kahjustamine ei ole kahju tekitaja teo vahetu tagajärg.¹⁷⁹

Isejuhtivate sõidukite puhul saab olema kõige suuremaks küsimuseks tõendamiskoormise kohalt see, kas sõiduk liikles isejuhtivas režiimis või mitte. Peamiselt kerkib küsimus SAE 3. taseme puhul. SAE 4. ja 5. taseme puhul ei ole selles mõistlikku vaidlust ei olla ei saa, kuna sõiduk on autonoomne ning mistahes sekkumist ei vaja. Seega vajab lahendamist küsimus, kas kahjustatud isik (tavaliselt füüsiline isik) peab tõendama kohtus, et sõiduk sõitis isejuhtivas režiimis või peab seda tegema kahju tekitaja. Faktiliste asjaolude käiku aitab tuvastada, kui igasse isejuhtivasse sõidukisse oleks paigaldatud must kast. Abiks tulevad ka video- ja helisalvestajad (Electronic Data Recorders, Lane Departure Warning System).¹⁸⁰ Sellega seoses tõusetub küsimus, kes on kogutud informatsiooni omanik ja kas ning mis juhtudel on isikutel õigus või kohustus välja anda mustas kastis oleva info.¹⁸¹ Autori hinnangul oleks mõistlik, kui tootja või omanik oleks kohustatud sellise info välja andma, juhul, kui kohus seda nõuab.

¹⁷⁶ I. Nõmm, lk 116.

¹⁷⁷ I. Nõmm, lk 116.

¹⁷⁸ I. Nõmm, lk 119.

¹⁷⁹ VÕS § 1045 komm 3.1.2.

¹⁸⁰ A. P. Garza, lk 611.

¹⁸¹ Analüüs tase 4 ja 5 sõidukite kasutusele võtmiseks, lk 33.

Nõude esitamisel juhi vastu peaks kannatanu tõendama vaid objektiivse teokoosseisu eeldusi ja õigusvastasust ning juht peaks tõendama, et ta ei käitunud hooletult. Kui kahjustatud isik soovib esitada kahjuhüvitise nõude kahju tekitaja vastu, kelleks on tootja, siis on võimalik, et kahjustatud isik peab tõendama, milles väljendub see, et sõiduk ei sõitnud tollel hetkel nii nagu mõistlik isik seda oleks teinud. Tootja peab omaltpoolt tõendama, et toode oli turvalisem või vähemalt sama turvaline kui keskmine inimjuht. Samuti peab kahjustatud isik arvestama, et tootja vastutuse tõendamisega kaasnevad täiendavad kulud ja keerukused.¹⁸²

¹⁸² Graham, K, lk 1270.

Kokkuvõte

Käesoleva magistritöö eesmärgiks oli analüüsida, kas sõiduki juht vastutab deliktiõiguse alusel, kui kahju on põhjustatud isejuhtiva sõidukiga või isejuhtivas režiimis. Autor eesmärk oli muuhulgas välja selgitada, kas Eesti deliktiõigus tagab isejuhtiva sõiduki poolt kahju tekitamise korral kannatanule samasuguse kaitse nagu tavasõiduki poolt tekitatud kahju puhul. Eesmärgi täitmiseks püstitas autor järgmised uurimisküsimused: 1) milliste erisustega tuleb arvestada VÕS § 1057 eelduste sisustamisel isejuhtiva sõiduki poolt kahju tekkimise korral? 2) milliste erisustega tuleb arvestada VÕS § 1043 eelduste sisustamisel isejuhtiva sõiduki poolt kahju tekkimise korral?

Autor käsitles isejuhtivate sõidukitena SAE International poolt loodud tehnilise standardi J3016 liigituse kohaselt SAE 3. taseme (tingimusliku autonoomsusega), SAE 4. taseme (kõrge autonoomsusega) ja SAE 5. taseme (täisautonoomsusega) sõidukeid.

Riskivastutus kui kahju tekitaja süüst sõltumatu vastutuse liik tagab enamasti kannatanule tugeva kaitse, kuivõrd kannatanu ei pea tõendama kahju tekitaja süüd. Riskivastutuse regulatsiooni aluseks on arusaam, et isik, kes loob ühiskonnale kõrgendatud ohu mingit eriti ohtlikku eset kasutades või enda eriti ohtliku tegevusega, peab vastutama kahju tekitamise eest, sõltumata tema teo etteheidetavusest. Tulenevalt isejuhtiva sõiduki olemusest kandub ohu valitsemine sõiduki juhilt isejuhtiva sõiduki tehnoloogiale, mistõttu võib juhi vastutusele võtmine olla raskendatud.

Autor analüüsis VÕS § 1057 kohaldamisel eelkõige juhi käsitlemist isejuhtiva sõiduki otsese valdajana ning jõudis järelduseni, et juhti ei saa pidada sõiduki otsese valdajaks, kui kahju on põhjustatud hetkel, kui sõiduk liikus isejuhtivas režiimis. Isejuhtiva sõiduki eripäraks on see, et sõiduk teostab kõiki juhtimisfunktsioone iseseisvalt ning juht ei oma sõiduki liikumise üle kontrolli. Isejuhtiva sõiduki juhti võib võrrelda sõidukis kõrvalistmel oleva inimesega, kes enamasti ei saa mõjutada sõiduki liiklemise kiirust, trajektoori ja muid juhtfunktsioone. Juhi roll isejuhtiva sõiduki juhtimisel piirdub vaid otsusega sõitu alustada ja lõpetada ning sihtkoha valimisega.

Autori hinnangul võib olla põhjendatud operaatori käsitlemine isejuhtiva sõiduki otsese valdajana VÕS § 1057 mõttes, kui tegemist on SAE 3. taseme sõidukiga ning mis liikles kahju

tekkimise hetkel operaatori juhtimisel, st kui operaator omab sõiduki üle faktilist võimu ning mõjutab selle liikumist. SAE 4. ja 5. tasemete puhul ei ole autori hinnangul asjakohane hinnata operaatori vastutust. Samuti ei ole võimalik omistada vastutust tootjale VÕS § 1057 alusel.

Ajal, kui isejuhtiv sõiduk on juhitav juhi poolt manuaalselt või kui sõiduki mootor ei ole käivitatud, ei ole vastutuse kohaldamisel erisusi võrreldes tavapäraste sõidukitega tekitatud kahju puhul. Lisaks vastutab juht VÕS § 1057 alusel, kui juht oli kohustatud sõidukilt juhtimise manuaalselt üle võtma, kuid seda mistahes põhjusel ei teinud. Isejuhtiva sõiduki käitamise hindamisel ei ole olulisi erinevusi võrreldes tavapäraste sõidukitega, kuid autor märgib, et teatud juhtudel võivad probleemid tekkida käitamise algushetke tuvastamisega, kui sõidukit käitatakse distantsilt.

Autori hinnangul on tänasel hetkel, ilma konkreetsest isejuhtiva sõiduki mudeli tehnilisest kirjeldusest lähtumata, raske määratleda, mis võivad olla VÕS § 1057 alusel vastutust välistavateks asjaoludeks, mis ei ole käsitletavad nendele sõidukitele iseloomulikuks ohuks. Autor kaldub arvamusele, et isejuhtivate sõidukiga tekitatud kahju korral ei esine erisusi vastutust välistavate asjaolude puhul võrreldes tavapäraste sõidukitega. Nii nagu ka tavapäraste sõidukite puhul, ei välista liikluseeskirjadest kinni pidamine juhi vastutust. Riskivastutuse olemusest tulenevalt saab isiku vastutust välistada üksnes sellise välise jõu sekkumine suurema ohu allika valitsemisse, mille vallandumine ei ole seotud suurema ohu allikast endast sõltuvast asjaolust.

Juhi vastutus delikti üldkoosseisu alusel tuleb isejuhtivate sõidukite puhul eelkõige kõne alla juhtudel, kus riskivastutuse sätted ei kohaldu. Delikti üldkoosseisu kohaldamisel on eeliseks see, et delikti üldkoosseisu õigushüvede ring (VÕS § 1045 lg 1) on laiem kui riskivastutuses. Samas on delikti üldkoosseisulise vastutuse puhul kahju tekitaja vastutusele võtmiseks vajalik tema süü tuvastamine, mille hindamisele autor magistritöö kolmandas peatükis keskendus.

Delikti toimepanijaks ehk isikuks, kes paneb toime deliktiõigusliku vastutuse kaasa toonud teo, võib olla nii füüsiline kui ka juriidiline isik. Erinevalt riskivastutusest, on füüsilise isiku vastutusele võtmiseks delikti üldkoosseisu alusel üldjuhul vajalik, et ta oleks delikti toimepanemise ajal olnud deliktivõimeline. Kuivõrd SAE 3. taseme sõidukite puhul peab juht omama juhiluba, siis ei ole SAE 3. taseme sõidukitega tekitatud kahju puhul kannatanute kaitse nõrgem kui konventsionaalsete sõidukitega põhjustatud kahju puhul, kui hinnata delikti üldkoosseisulise vastutuse subjekti, kes on kahju eest vastutav. SAE 4. ja 5. tasemete sõidukite

puhul sõiduki juhi olemasolu sõidukis ei ole kohustuslik ning seega saavad eelduslikult olema vastutavaks isikuks esialgu pigem juriidilised isikud. Ka sellisel juhul ei ole autori hinnangul kannatanu positsioon nõrgem kahju hüvitamise korral. Küll aga tuleb arvestada, et isejuhtiva sõiduki eest vastutavateks isikuteks võivad olla deliktivõimetus isikud (nt vanurid, alaealised, liikumispuudega inimesed).

Autori hinnangul on delikti üldkoosseisu kohaldamisel kõige tähtsam hinnata kahju tekitaja süüd. Autor tuvastas, et isejuhtivate sõidukitega põhjustatud kahju korral, kui kahju tekitaja jättis talle teadaoleva kohustuse teadlikult täitmata, võib jaatada isiku tahtlust ning erisusi võrreldes tavapärase sõidukite puhul VÕS § 1043 kohaldamisel ei ole. Näiteks olukorras, kus isik teadis, et isejuhtiva sõiduki tehnoloogia ei ole töökorras, kuid kasutas isejuhtivat sõidukit (või SAE 3. taseme puhul sõiduki isejuhtivat režiimi) sellest hoolimata või kui isik teadlikult jättis sõiduki tarkvara uuendamata.

Olukorras, kus isiku tahtlust kindlalt tuvastada ei ole võimalik, tuleb hinnata, kas isik käitus hooletult. Seega tuleb hinnata, kas isik käitus viisil, mida saab tavaliselt sarnases olukorras oodata käibes osalevalt isikult. SAE 3. taseme sõiduki puhul tuleb eelkõige kõne alla tuvastamine, kas sõiduk liikus kahju tekitamise hetkel isejuhtivas režiimis või mitte ning selleks tuleb eristada kolme stsenaariumit. Esimese stsenaariumi puhul, kui kahju tekkis seetõttu, et sõiduk sõitis isejuhtivas režiimis ning süsteem ei tuvastanud näiteks teel olevat ohtu üleüldse ja ei teavitanud olemasolevast ohust juhti, siis ei saa jaatada juhi süüd VÕS § 1043 alusel. Juhile ei saa olla etteheidetav, et ta ei võtnud juhtimist üle, kui süsteem ei toiminud korrapäraselt. Teise stsenaariumi puhul, kui kahju tekkis seetõttu, et süsteem küll tuvastas ohu, kuid teavitas juhti eesolevast ohust hilja, siis on juhi süü eitamine VÕS § 1043 alusel mõnel juhul vaieldav ning kohtul tuleb hinnata konkreetse juhtumi asjaolude pinnalt, kas juhil oli veel võimalus kahju tekkimist vältida ja kas juhile oli kahju tekkimise vältimine etteheidetav (käibekohustuse hindamine). Juhul, kui on üheselt selge, et süsteem teavitas juhti liiga hilja ning juhil ei oleks olnud enam võimalust kahju tekkimise vältimiseks, siis ei ole juhile vastav tegu etteheidetav ja juhi süü jaatamine VÕS § 1043 alusel välistatud. Kolmanda stsenaariumi puhul, kui kahju tekkis seetõttu, et juht ei reageerinud juhtimise üle võtmise märguandele sõiduki poolt, kuigi tal oli selleks piisavalt aega, siis saab juhile vastava käitumise ette heita ning jaatada juhi süüd VÕS § 1043 alusel. Seega tuvastas autor, et SAE 3. taseme sõiduki puhul saab juhi hooletust jaatada VÕS § 1043 alusel vaid siis, kui sõiduk andis juhile märku juhtimise üleandmisest manuaalsele režiimile ning kui juhil oli juhtimise ülevõtmiseks piisavalt aega, kuid juht seda ei teinud. Autori hinnangul võib nii nagu ka riskivastutuse kohaldamisel, nõuda

VÕS § 1043 alusel samadel põhjendustel kahjuhüvitist SAE 3. taseme sõiduki operaatorilt, kui ta oli kohustatud neid kohustusi täitma.

Juhi hooletuse hindamine on asjakohane isejuhtiva sõiduki puhul ka olukorras, kus juht oli kohustatud mingiks toiminguks, kuid seda ei teinud. Näiteks, kui juht on kohustatud sõiduki kasutusjuhendist tulenevalt veenduma enne isejuhtiva sõidukiga sõitmist, et sõiduki andurid on töökorras ja puhtad, siis juhi vastava kohustuse rikkumine võib olla käsitletav mõnel juhul hooletusena. Vaieldav on vastava kohustuse määramine, st kuidas saab hinnata, kas juht veendus „piisavalt“, kas sõiduk on sõiduks valmis. Samas on antud olukord võrreldav sellega, kus tavapärase sõiduki juht peab veenduma, et sõiduk on tehniliselt töökorras jne. Autori hinnangul sõltub vastavas olukorras juhi hooletuse hindamine eelkõige konkreetse sõiduki kasutusjuhendile. Võib argumenteerida, et isejuhtiv sõiduk on ümbritsevale keskkonnale ohtlikum ning kõrgendatud määramaks sõiduki töökorras olekus põhjendatud.

Isejuhtiva sõiduki juht on kohustatud järgima kõiki tootja poolt antud juhiseid, sh juhised, millistes tingimustes ja ilmaoludes tohib isejuhtivat sõidukit kasutada. Erinevalt tavapärastest sõidukitest, on isejuhtivad sõidukid tundlikud näiteks vihmale, lumesajule, porile ja mustusele, mis anduritele võib peale sattuda. Kui andurid ei ole puhtad, siis ei pruugi nad saada piisavat infot ning teha valesid otsuseid. Pealegi võivad isejuhtivad sõidukid olla tundlikud valgusele ja pimedusele. Juhul, kui tootja näeb ette, et sõidukit tohib kasutada ainult päevavalges ja kuival teel, siis peab kasutaja sellistest tingimustest kinni pidama, kui ta soovib isejuhtivat režiimi kasutada. Juhul, kui vastavad aspektid ilmuvad sõidu ajal, siis võivad sõidukid anda automaatse hoiatusteate, et süsteem lülitab isejuhtiva režiimi pea välja ning juht on kohustatud sõiduki isejuhtiva režiimi välja lülitama ja jätkama sõitmist võimalusel manuaalselt. Ka sellise kohustuse puhul võib autori hinnangul juhi hooletuse hindamisel tekkida raskusi, kuivõrd mõjutavaid aspekte on mitmeid.

Kokkuvõttes võib juhi süüd jaatada VÕS § 1043 alusel, kui juht on jätnud tootja poolt ettenähtud ja kasutusjuhendis kirjeldatud kohustused või juhised täitmata. Juhi hooletuse hindamisel kohtus tuleb arvesse võtta muuhulgas, kas isik võttis ebamõistliku riski sõites isejuhtiva sõidukiga, veendumata, et see on täiesti ohutu. Juhi süüd ei saa jaatada, kui olukord, kus juht ei olnud teavitatud enne sõidukiga liiklemist, kuidas peab sõidukit hooldama ja kasutama, tagamaks ohutu liiklemine ja toimimine. Kui tootja teatud riski ette ei näinud ning seda vähemalt juhendisse ei lisanud, siis võib leida, et juht ei olnud hooletu, kui kahju tekkis seetõttu, et juht ei täitnud mingit kohustust.

Juhul, kui kahju on põhjustatud isejuhtiva sõiduki tehnoloogia veast, mille ärahoidmine ei olnud otsesõnu juhi kohustus, võib kannatanu positsioon olla nõrgem. Eelkõige ka juhul, kui kahju ei kuulu olemuslikult hüvitamisele tootjavastutuse alusel ehk kui tegemist ei ole tootmis- või disainiveaga. Olukorras, kus ka nende vigade eest ei vastuta sõiduki otsene valdaja VÕS § 1057 alusel ega ka sõiduki juht VÕS § 1043 alusel, tekib õigusesse lünk, mis vajab lahendamist. Autori hinnangul võiks sellisel juhul võtta eeskuju välisriigi õigusteadlaste poolt pakutud lahendusest, mille kohaselt tuleks isejuhtivate sõidukitega põhjustatud kahju korral hinnata kahju tekitaja hooletust (sh käibekohustuse rikkumist), sõltumata sellest, kas kahju oli põhjustatud juhi poolt või isejuhtiva sõiduki süsteemi poolt. Isejuhtivate sõidukite „käitumise“ hindamisel tuleks võtta võrdluseks keskmise juhi ning vastata küsimusele, kas keskmine juht oleks sarnases olukorras käitunud teisiti ning suutnud kahju tekkimist vältida. Hooletuse hindamisel tuleks seega lähtuda küsimusest, kas sõiduki otsus või toiming kujutas endast ette vastavas olukorras mõistlikku hoole puudumist, mitte aga seda, kas isejuhtiva sõiduki süsteem oli puudusega või sisaldas tarkvara disainiviga nagu seda tuleks hinnata tootjavastutuse puhul.¹⁸³ Selline lähenemine tugevdaks kannatanu positsiooni ning lihtsustaks kohtumenetluse protsessi. Kannatanu saaks esitada vastava nõude otse tootja vastu. Autor on seisukohal, et tootjale oleks selline kahju tekkimine etteheidetav vaid juhul, kui sõiduk ei olnud liikluses liiklemiseks piisavalt turvaline või vähemalt sama turvaline nagu keskmine juht on. Tuleb seejuures arvestada, et tootja ei saa vastutada igal juhul, vaid ainult siis, kui tekkinud kahju oli tootjale ettenähtav ning ta oleks võinud kahju tekkimist ära hoida. Lõppkokkuvõttes saab tõdeda, et riskivastutuse ja delikti üldkoosseisulise vastutuse eesmärgid ei ole tervikuna saavutatavad isejuhtivate sõidukitega tekitatud kahju korral. Mida autonoomsem on sõiduk, seda väiksem on juhi roll sõiduki juhtimisel.

¹⁸³ The Pathway to Driverless Cars: A detailed review of regulations for automated vehicle technologies, lk 110.

Abstract

Tort Liability of a Driver of a Self-Driving Car

The creation of the motor vehicle, the computer and the Internet, which has now become an indispensable part of our daily lives have been considered one of the greatest achievements of the 20th century. The self-driving features of vehicles, such as lane centring, adaptive cruise control and self-parking are already widely used. But as the technology is evolving at an rapid rate, and ideas that seemed utopian a few decades ago are becoming a reality today. Testing of self-driving vehicles is already allowed in many countries, and having them driving around in real traffic is only a matter of time.

Although the introduction of self-driving vehicles has a number of positive consequences, their entry into service also poses a number of problems. The key question is who can be held liable for damage caused by self-driving vehicles and how victims can claim compensation under the civil law. In case of damage caused by conventional vehicles, it is possible to apply general liability for risk or tort liability for damage caused by the instruction, and in the case of technological defects of the vehicle, producer liability. As the nature of self-driving vehicle technology shifts civil liability from driver to manufacturer, it may be difficult in some cases to hold the driver liable. However, in accordance with the principle of justice, the law of tort must enable the person who caused the damage and to whom it can be blamed to be held civilly liable.

The aim of this master's thesis is to determine whether tort liability applies to a driver if the damage is caused by a self-driving vehicle. Among other things, to analyze the differences in the application of liability that may damage the position of the victim. Moreover, assess whether it is justified to attribute liability to other subjects.

The author analyzed Level 3 (partially automated), SAE level 4 (highly automated) and SAE level 5 (full automated) self-driving vehicles as defined by the technical classification standard J3016 developed by SAE International.

No-fault liability, as a type of liability independent of the fault of the person who caused the damage, usually provides the victim with strong protection, as the victim does not have to prove the fault of the person who caused the damage. The regulation of no-fault liability is based on the understanding that a person who creates an increased risk to society by using an object that

is particularly dangerous or by his or her particularly dangerous activity must be liable for causing damage, regardless of the reprehensibility of his or her act.

When applying section 1057 of the Law of Obligations Act (LOA), the author analyzed primarily the treatment of the driver as the direct possessor of a self-driving vehicle and came to the conclusion that the driver cannot be considered the direct possessor of the vehicle if the damage was caused while the vehicle was in self-driving mode. A special feature of a self-driving vehicle is that the vehicle performs all steering functions independently and the driver has no control over the movement of the vehicle. The driver of a self-driving vehicle can be compared to a person in a passenger seat in the vehicle, who usually cannot influence the speed, trajectory and other driving functions of the vehicle. The driver's role in driving a self-driving vehicle is limited to deciding to start and stop driving and choosing a destination.

In the opinion of the author, it may be justified to treat the operator as the direct possessor of a self-driving vehicle within the meaning of section 1057 of the LOA, if it is a SAE level 3 vehicle that is driven by the operator. That is, when the operator has de facto power over the vehicle and influences its movement. For SAE levels 4 and 5, it is not appropriate to assess the operator's liability. Nor it is possible to assess the producer's liability on the basis of section 1057 of the LOA.

When a self-driving vehicle is manually operated by the driver or when the vehicle's engine is not started, there are no differences in the application of liability compared to the damage caused by conventional vehicles. In addition, the driver can be held liable on the basis of section 1057 of the LOA if the driver was obliged to take over the driving of the vehicle manually, but did not do so for any reason. There are no significant differences in the assessment of the operation of a self-driving vehicle compared to conventional vehicles, but the author notes that in some cases there may be problems in detecting the start of operation when the vehicle is operated remotely.

According to the author, currently, without referring to a specific technical description of a model of a self-driving vehicle, it is difficult to determine what may be circumstances precluding liability for the application of section 1057 of the LOA, which cannot be considered a characteristic danger of these vehicles. The author is inclined to the opinion that in the case of damage caused by a self-driving vehicle, there are no differences in the circumstances excluding liability compared to conventional vehicles. As with conventional vehicles,

compliance with traffic regulations does not exclude the driver's liability. Due to the nature of no-fault liability, the liability of a person can be excluded only by the intervention of an external force in the management of a source of greater danger, the release of which is not related to a circumstance depending on the source of greater risk.

General liability for a tort in the case of self-driving vehicles is particularly relevant in cases where the provisions on no-fault liability do not apply. When applying the general composition of a tort, the advantage is that the circle of legal benefits of the general composition of the tort (section 1045 subsection 1 of the LOA) is wider than in the case of risk liability. At the same time, in the case of general liability for a tort, in order to hold the perpetrator liable, it is necessary to establish his guilt, the assessment of which the author focuses on in the third chapter of this thesis.

The perpetrator of a tort, i.e. the person who commits the act which gave rise to tort liability, may be both a natural and a legal person. Unlike risk liability, in order for a natural person to be held liable on the basis of the general composition of a tort, it is generally necessary that he or she had been capable of tort at the time the tort was committed. As SAE Level 3 vehicles require a driver's license, the protection of victims of damage caused by SAE Level 3 vehicles is not weaker than that of damage caused by conventional vehicles when assessing the general liability of the tort who is liable for the damage. In the case of SAE level 4 and 5 vehicles, the presence of a driver in the vehicle is not mandatory and thus presumably the responsible person will initially be a legal person more likely. Even in this case, according to the author, the position of the victim is not weaker in case of compensation for damage. However, it must be borne in mind that the persons responsible for a self-driving vehicle may be persons with a limited legal capacity (e.g. the elderly, minors, people with reduced mobility).

The author concluded that, when applying the general composition of a tort, the most important thing is to assess the guilt of the person who caused the damage. The author established that in the case of damage caused by self-driving vehicles, if the person who caused the damage knowingly failed to perform the obligation known to him or her, the person's intentions can be affirmed and there are no differences in the application of section 1043 of the LOA. For example, in a situation where a person knew that the self-driving vehicle technology was not working but used the self-driving vehicle (or, in the case of SAE level 3, the vehicle self-driving mode) nonetheless, or when the person knowingly failed to update the vehicle software.

In a situation where it is not possible to identify the person's intent with certainty, it must be assessed whether the person acted negligently. Thus, it is assessed whether the person behaved in a way that can normally be expected from a person involved in a similar situation. In the case of a SAE level 3 vehicle, the question of whether or not the vehicle was operating in a self-driving mode at the time of the damage is relevant, and three scenarios must be distinguished. In the first scenario, if the damage occurred because the vehicle was driving in self-driving mode and the system did not detect a danger on the road at all and did not inform the driver of the existing danger, the driver's fault cannot be established on the basis of section 1043 of the LOA. The driver cannot be criticized for not taking over if the system did not work regularly. In the second scenario, if the damage occurred because the system identified the danger but informed the driver of the impending danger late, the denial of the driver's fault under section 1043 of the LOA is in some cases debatable and the court must assess and whether the driver was guilty of preventing damage (duty to maintain safety). If it is clear that the system informed the driver too late and the driver would no longer have had the opportunity to prevent damage, the act corresponding to the driver is not reprehensible and the fault of the driver is not excluded on the basis of section 1043 of the LOA. In the third scenario, if the damage occurred because the driver did not respond to the signal to take over the control of the vehicle, even though he had enough time to do so, the driver can be blamed for the conduct and the driver's fault can be upheld on the basis of section 1043. Thus, the author established that in the case of a SAE level 3 vehicle, the driver's negligence can be affirmed on the basis of section 1043 of the LPA only if the vehicle signaled the driver to transfer to manual mode and if the driver had enough time to take control but did not do so. In the author's opinion, as in the application of risk liability, compensation for damage may be demanded from the operator of a SAE level 3 vehicle on the basis of § 1043 of the LPA, if he was obliged to do so.

The assessment of driver's negligence is also relevant for a self-driving vehicle in a situation where the driver was obliged to do something but did not do so. For example, if the driver is obliged by the vehicle's owner's manual to make sure that the vehicle's sensors are in working order and clean before driving a self-driving vehicle, a breach of the driver's obligation may in some cases be negligent. The extent of the obligation is debatable, i.e. how can it be assessed whether the driver is "sufficiently" convinced that the vehicle is ready to drive. However, this situation is comparable to where the driver of a conventional vehicle has to make sure that the vehicle is technically in working order, and so on. According to the author, the assessment of the driver's negligence in a given situation depends primarily on the instructions for use of a

particular vehicle. It can be argued that a self-driving vehicle is more dangerous to the environment and an increased rate to make sure that the vehicle is in working order is justified.

The driver of a self-driving vehicle is obliged to follow all the instructions given by the manufacturer, including the instructions under which conditions (i.e. weather conditions) the self-driving vehicle may be used. Unlike conventional vehicles, self-driving vehicles are sensitive to, for example, rain, snow, mud and dirt that can get on the sensors. If the sensors are not clean, they may not get enough information and make the wrong decisions. In addition, self-driving vehicles can be sensitive to light and darkness. If the manufacturer stipulates that the vehicle may only be used on daylight and dry roads, the user must comply with such conditions if he wishes to use the self-driving mode. If the relevant aspects appear while driving, vehicles may give an automatic warning that the system deactivates the head in self-driving mode and the driver is obliged to deactivate the vehicle in self-driving mode and continue driving manually if possible. Even in the case of such an obligation, according to the author, difficulties may arise in assessing the negligence of the driver, as there are several influential aspects.

In summary, the fault of the driver may be acquitted on the basis of section 1043 of the LOA if the driver has failed to perform the obligations or instructions prescribed by the manufacturer and described in the instructions for use. The assessment of the driver's negligence in court must take into account, *inter alia*, whether the person took an unreasonable risk when driving a self-driving vehicle, without making sure that it is completely safe. The fault of the driver cannot be established if the situation where the driver was not informed before driving the vehicle is how the vehicle must be maintained and used to ensure safe driving and operation. If the manufacturer did not foresee a certain risk and at least did not include it in the instructions, it may be considered that the driver was not negligent if the damage was caused by the driver's failure to fulfill any obligation.

If the damage is caused by a fault in the technology of the self-driving vehicle, the prevention of which was not explicitly the responsibility of the driver, the position of the victim may be weaker. In particular, even if the damage is not inherently compensable under producer responsibility, i.e. if there is no manufacturing or design defect. In a situation where the direct possessor of the vehicle is not responsible for these errors either on the basis of section 1057 of the LOA or the driver of the vehicle on the basis of section 1043 of the LOA, a loophole arises in the law that needs to be resolved. According to the author, the solution proposed by foreign

legal scholars could be used in such a case, according to which the negligence of the person causing the damage should be assessed in case of damage caused by self-driving vehicle, (including when assessing the "behavior" of self-driving vehicles, the average driver should be compared and the question whether the average driver would have behaved differently in a similar situation and been able to avoid injury should be answered. The assessment of negligence should therefore be based on whether the decision or action of the vehicle constituted a lack of reasonable care in the situation and not whether the self-driving vehicle system was defective or contained software design error, as should be assessed in the case of producer responsibility. Such an approach would strengthen the position of the victim and simplify the court process. The victim could make a claim directly against the manufacturer. The author is of the opinion that the manufacturer could only be blamed for such damage if the vehicle was not safe enough for traffic or at least as safe as the average driver. It must be borne in mind that the producer cannot be held liable in any event, but only if the damage suffered was foreseeable for the producer and he could have prevented the damage from occurring.

In order to reach the goals set out in the master's thesis, the author relied mainly on Estonian national laws, case law and legal literature. As the analysis is closely related to the specifics of self-driving vehicle technology, the author relied on foreign language literature in this regard, in particular on the research, articles and opinions of foreign legal scholars. The author also supported the regulatory proposals issued by the bodies of the European Union. The author used empirical and synthetic methods in his master's thesis.

Kasutatud allikad

Kasutatud kirjandus

1. Alphabet exec says self-driving cars “have gone through a lot of gype” but Google helped drive that hype. – CNBC, 23.10.2019. Arvutivõrgus: <https://www.cnbc.com/2019/10/23/alphabet-exec-admits-google-overhyped-self-driving-cars.html> (29.04.20).
2. Anderson, J. Kalra, N. K. D. Stanley. Autonomous Vehicle Technology. A Guide for Policymakers. RAND Corporation 2016.
3. Autopilot and Full Self-Driving Capability. Tesla. Arvutivõrgus: <https://www.tesla.com/support/autopilot> (29.04.20).
4. Avikson, M.-L. Riskivastutus deliktiõigusliku vastutuse liigina. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool.
5. Bayern, S. The Implications of Modern Business-Entity Law for the Regulation of Autonomous Systems. European Journal of Risk Regulation (EJRR), Vol. 7, vlj 2, 2016.
6. Bertolini, A. Robots as Products: The Case for a Realistic Analysis of Robotic Applications and Liability Rules. Pisa: Sant Anna School of Advanced Studies, 2013.
7. Browne, B. A. Self-Driving Cars: On the Road to a New Regulatory Era. Journal of Law, Technology & the Internet, Vol 8, 2017.
8. C. E. Cantu. Distinguishing the concept of strict liability for ultra-hazardous activities from strict product liability under section 402A of the restatement (second) of torts: two parallel lines of reasoning that should never meet. – University of Akron Law Review 2002/35 nr 1.
9. C. E. Cantu. Distinguishing the concept of strict liability for ultra-hazardous activities from strict product liability under section 402A of the restatement (second) of torts: two parallel lines of reasoning that should never meet. – University of Akron Law Review 2002/35 nr 1.
10. Eesti esimene iseseõitev masin. – Eesti Päevaleht, 23.09.2018. Arvutivõrgus: <http://eestipaevaleht.se/eesti-esimene-isesoitev-masin/> (29.04.20).
11. Euroopa Liidu Nõukogu poolt koostatud Valletta deklaratsioon. Arvutivõrgus: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8666-2017-REV-1/et/pdf> (29.04.20).
12. Euroopa Parlamendi 16.02.2017 otsus robotite tsiviilvastutusest.
13. European Parliament. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. EPRS, 2018.
14. Garza, A. P. „Look Ma, No Hands!“: Wrinkles and Wrecks in the Age of Autonomous Vehicles. New England Law Review 2012.
15. Glancy, D. J. Privacy in Autonomous Vehicles. Santa Clara Law Review 2012.

16. GM Cruise delays the launch of autonomous ride-share, adds to test fleet. – CNBC, 24.07.2019.
Arvutivõrgus: <https://www.cnn.com/2019/07/24/gm-cruise-delays-launch-of-autonomous-ride-share-adds-to-test-fleet.html> (29.04.20)
17. GM Settles First-Known Suit Over Self-Driving Car Crash. – Medium 12.06.2018. Arvutivõrgus: <https://medium.com/@marcdgrossman/gm-settles-first-known-suit-over-self-driving-car-crash-b749db81d32d> (29.04.20)
18. Goodman, P. Advantages and Disadvantages of Driverless Cars. – Axleaddict 24.01.2019.
Arvutivõrgus: <https://axleaddict.com/safety/Advantages-and-Disadvantages-of-Driverless-Cars> (29.04.20).
19. Graham, K. Of Frightened Horses and Autonomous Vehicles: Tort Law and Its Assimilation Of Innovations. – Santa Clara Law Review 2012/52.
20. Hager, G. Õigusvastaselt kahju tekitamine. Eraõigus I osa. Abimaterjal kohtunike ja prokuröride twinning- koolituse eraõiguse õppegrupile. Tallinn 2001.
21. I. Nõmm. Käibekohustuse rikkumisel põhinev deliktiõiguslik vastutus. Doktoritöö. Tartu Ülikooli Kirjastus 2013.
22. Isejuhtiv buss alustas Kadriorus regulaarset opereerimist. TTÜ, 09.08.2019. Arvutivõrgus: <https://www.ttu.ee/ttu-uudised/uudised/isejuhtiv-buss-alustas-kadriorus-regulaarset-opereerimist/> (29.04.20).
23. Isejuhtivate sõidukite ajastu algus. Ekspertühma lõppraport. Riigikantselei 2018. Arvutivõrgus: https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/riigikantselei/strateegiaburoo/isejuhtivad_loppraport.pdf (29.04.20).
24. Kiiver, R. Isejuhtivate sõidukite omaksvõtt tarbijate poolt. Magistritöö, Tartu Ülikool 2019.
25. Kinkar, R. Tootjavastutus ja juhi deliktiõiguslik vastutus autonoomsete sõidukite tehnoloogia puudusest tingitud kahju tekkimise korral. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool 2015.
26. Lahe, J. Süü deliktiõiguses. Magistritöö, Tartu Ülikool 2005.
27. Liivak, T. What Safety are We Entitled to Expect of Self-driving Vehicles? *Juridica International* 2019/28.
28. Lõppraport – analüüs tase 4 ja 5 sõidukite kasutusele võtmiseks (2017). Arvutivõrgus: https://www.mkm.ee/sites/default/files/loppraport_analuus_sae_tase_4_ja_5_soidukite_kasutusele_votmiseks_riigikantselei_2017_10_15_ver_10_final.pdf (29.04.20)
29. Maanteeamet on teedele lubanud kaks isejuhtivat sõidukit. *Autogeenius*, 22.01.2020. Arvutivõrgus: <https://auto.geenius.ee/rubriik/uudis/maanteeamet-on-teedele-lubanud-kaks-isejuhtivat-soidukit/> (29.04.20).
30. Nilsson vs. General Motors LLC, hagi nr. 4.18-cv-00471-KAW

31. R. Sell. Isejuhtivad sõidukid tulevad. Kas oleme selleks valmis? – Sirp, 21.06.2019. Arvutivõrgus: <https://www.sirp.ee/s1-artiklid/c21-teadus/isejuhtivad-soidukid-tulevad-kas-oleme-selleks-valmis/> (29.04.20).
32. Road Traffic Injuries. WHO, 07.02.2020. Arvutivõrgus: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (29.04.20).
33. RoboLaw. Guidelines on Regulation Robotics. 22.09.2014, lk 39. Arvutivõrgus: http://www.robolaw.eu/RoboLaw_files/documents/robolaw_d6.2_guidelinesregulatingrobotics_20140922.pdf (29.04.20).
34. Sandel, L. Riskivastutuse üldkoosseis kui kõrgendatud vastutuse kontseptsiooni väljund deliktiõiguses. Magistritöö. Tartu Ülikool 2016.
35. Society of Automotive Engineers (SAE) International, standard SAE-J 3016 – Surface Vehicle Recommended Practice – Cybersecurity Guidebook for Cyber-Physical Vehicle Systems. Arvutivõrgus: https://www.sae.org/standards/content/j3061_201601/ (29.04.20)
36. Zimmermann, E. J. Machine Minds: Frontiers in Legal Personhood, 2015. Kättesaadav: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2563965 (29.04.20).
37. Tamás.T. István V, Zsolt, S. Impacts of Autonomous Cars from a Traffic Engineering Perspective Periodica Polytechnica Transportation Engineering 2016.
38. Tampuu, T. Riskivastutus ja tootja vastutus võlaõigusseaduses. Juridica 3/2003.
39. The Pathway to Driverless Cars: A detailed review of regulations for automated vehicle technologies. London: Department for Transport 2015.
40. Torts of the Future: Autonomous Vehicles. U.S. Chamber Institute of Legal Reform, 2018, lk 5. Arvutivõrgus: https://www.instituteforlegalreform.com/uploads/sites/1/Torts_of_the_Future_Repackage_Update051418_Web.pdf (29.04.20).
41. Turk, K; Pild, M. Kratiga või kratita – see on küsimus. Robotitest ja tehisintellektist tsiviilõiguslikult. Juridica 1/2019.
42. Two Years On, a Father is Still Fighting Tesla Over Autopilot and His Son's Fatal Crash. – Jalopnik, 27.02.2018. Arvutivõrgus: <https://jalopnik.com/two-years-on-a-father-is-still-fighting-tesla-over-aut-1823189786> (29.04.20).
43. Varul, P, Kull, I. Kõve. V. jt Võlaõigusseaduse III kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2009.
44. Varul, P, Kull, I. Kõve. V. jt. Asjaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2014.
45. Vision Zero Initiative. European Commission. Arvutivõrgus: <https://trimis.ec.europa.eu/?q=project/vision-zero-initiative#tab-outline> (29.04.20).
46. Värk, V. Mootorsõiduki valdaja riskivastutuse ulatus. Juridica 6/2014.

47. What is an Autonomous Car. – Synopsys. Arvutivõrgus:

<https://www.synopsys.com/automotive/what-is-autonomous-car.html> (29.04.20).

Kasutatud õigusaktid

1. Võlaõigusseadus. – RT I, 08.01.2020, 10.
2. Asjaõigusseadus. – RT I, 22.02.2019, 11.
3. Tsiviilkohtumenetluse seadustik. – RT I, 19.03.2019, 23.
4. Liiklusseadus. – RT I, 15.03.2019, 9.
5. Tsiviilseadustiku üldosa seadus. – RT I, 06.12.2018, 3.

Kasutatud kohtupraktika

1. RKTko 3-2-1-54-07
2. RKTko 3-2-1-17-97
3. RKTko 3-2-1-19-08
4. RKTko 3-2-1-7-13
5. RKTko 2-18-5278
6. RKTko 3-2-1-161-10
7. RKTko 3-2-1-137-05
8. RKTko 3-2-1-43-08