



NEMZETI  
KÖZSZOLGÁLATI  
EGYETEM  
LUDOVIKA

ÁLLAMTUDOMÁNYI ÉS NEMZETKÖZI  
TANULMÁNYOK KAR  
CIVILISZTIKAI TANSZÉK

# OPUSCULA CIVILIA

**Csitei Béla**

*De lege ferenda javaslatok az autonóm  
járművekkel kapcsolatos felelősségi jogi  
diskurzushoz*

**2022/2.**

## De lege ferenda javaslatok az autonóm járművekkel kapcsolatos felelősségi jogi diskurzushoz<sup>2</sup>

Jelen tanulmány a szerző PhD kutatásának a műhelyvitát megelőzően megfogalmazott téziseit tartalmazza. A témaválasztás indokainak, a doktori disszertáció felépítésének és az alkalmazott módszereknek a bemutatását követően – pontokba szedve – a jelölt összefoglalja tudományos eredményeit, különös figyelmet szentelve a téma szempontjából releváns polgári jogi felelősségi tényállások alkalmazhatóságának.

### 1. A kitűzött kutatási feladat rövid összefoglalása

Dolgozatomban az autonóm járművek működésével összefüggésben keletkezett károkért való felelősséget vizsgálom, különös figyelmet szentelve a polgári jogi felelősségnek. Munkám során tekintettel voltam arra, hogy a jogi felelősség átfogó elemzésére érdemben csak számos, az annak alapjául szolgáló előkérdés megfogalmazását és megválaszolását követően kerülhet sor, különös tekintettel arra, hogy az autonóm járművekre irányadó normatív szabályokat a jogalkotó hazánkban szinte még semmilyen mértékben nem illesztette be a jogrendszerbe. Ez az indoka annak, hogy a disszertáció első fele ezeknek az előkérdéseknek a feltérképezésére és megoldására tesz kísérletet, míg a második része a felelősségi jogi jogintézményekre fókuszál;

---

<sup>1</sup> Egyetemi tanársegéd, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Államtudományi és Nemzetközi Tanulmányok Kar, Civilisztikai Tanszék.

<sup>2</sup> A szerzőnek a témában a következő tanulmányai jelentek meg: Csители Бeла: Autonomous and Automated Vehicles in Germany and Hungary, with Special Attention to the Question of Civil Liability. *Acta Universitatis Sapientiae. Legal Studies*, 10. (2021), 1. 55–64.; Csители Бeла: Az autonóm járművek és a termékfelelősség, avagy mennyiben indokolt a termékfelelősségi szabályok reformja. *Jog – Állam – Politika*, (2021), 3. 87–103.; Csители Бeла: Mennyiben ruházzuk fel jogalanyisággal a robotot? In Csители Бeла – Szépvölgyi Enikő (szerk.): *Pro Scientia Aranyérmesek XV. Konferenciája*. Budapest, Pro Scientia Aranyérmesek Társasága Egyesület, 2021. 36–43.; Csители Бeла: *Az autonóm járművek és a büntetőjogi felelősség, avagy gondolatok a bűncselekmény fogalmának alkalmazhatóságáról*. <https://hunexpert.hu/wp-content/uploads/2020/03/dr.-Csители-Beла-Az-autonóm-járművek-és-a-büntetőjogi-felelősség.pdf> (2020.05.01.); Csители Бeла: Az önvezető járművek és a kontraktuális felelősség. Jogértelmezési nehézségek a személyszállítási szolgáltatási és a bérleti szerződések körében. In Certicky Mária (szerk.): *Innovatív magánjogi megoldások a társadalmi-gazdasági haladás szolgálatában*. Miskolc, Magánjogot Oktatók Egyesülete, 2020. 118–123.; Csители Бeла: Az önvezető járművek és az Európai Unió joga. In Lévaýné Fazekas Judit – Keckés Gábor (szerk.): *Az autonóm járművek és intelligens rendszerek jogi vonatkozásai*. Győr, UNIVERSITAS-GYŐR Nonprofit Kft., 2020. 55–73.; Csители Бeла: *Elérkezett az idő a közlekedési jog reformjára? Gondolatok a KRESZ alkalmazhatóságáról*. [https://antk.uni-nke.hu/document/akk-copy-uni-nke-hu/Opuscula\\_Civilia\\_2020\\_Csители\\_Beла.pdf](https://antk.uni-nke.hu/document/akk-copy-uni-nke-hu/Opuscula_Civilia_2020_Csители_Beла.pdf) (2020.09.22.); Csители Бeла: Self-Driving Cars and Criminal Liability. *Debreceni Jogi Műhely*, (2020), 3–4. 34–46.; Csители Бeла: Self-Driving Cars and Criminal Liability. In Smuk Péter (szerk.): *Társadalmi fenntarthatóság*. Budapest, Ludovika Egyetemi Kiadó, 2020. 2789–2804.; Csители Бeла: Az okozati összefüggés értékelése az önvezető járművek vonatkozásában, különös tekintettel a deep learning működésére. In Vigh László (szerk.): *Az infrastruktúra és a gazdaság távlatai 2020 előtt*. Budapest, Edutus Egyetem, 2019. 19–33.; Csители Бeла: Az önvezető gépjárművek és a polgári jogi kárfelelősség. In Glavanits Judit (szerk.): *A gazdasági jogalkotás aktuális kérdései*. Budapest, Dialóg Campus Kiadó, 2019. 23–29.; Csители Бeла: Az önvezető járművek által okozott károkért való kontraktuális felelősség origója: a szerződés tartalma. <sup>In Demóczy-Polyák Adrienn (szerk.):</sup> *Kutatási jelentés 1*. Győr, Universitas-Győr Nonprofit Kft., 2019. 370–379.; Csители Бeла: Az önvezető járművek hibás teljesítésén alapuló kontraktuális felelősségről. In Erdős Csaba (szerk.): *Doktori Műhelytanulmányok 2019*. Budapest, Gondolat Kiadó, 2019. 250–259.; Csители Бeла: Miként működik az önvezető jármű? In Auer Ádám – Nagy Noémi – Tóbi István (szerk.): *Pro Scientia Aranyérmesek XIV. Konferenciája*. Budapest, Pro Scientia Aranyérmesek Társasága Egyesület, 2019. 37–43.

az előkérdések mindegyike valamilyen módon szervesen kapcsolódik a felelősségi jogi dogmatikához.

A témaválasztás indoka kettős. Egyrészt már joghallgatóként is előszeretettel foglalkoztam a kártérítési dogmatika neugalgikus pontjaival: három TDK-dolgozatomat is a felelősségtanhoz kapcsolódó, illetve kártérítési jogi témában írtam. A terület iránti érdeklődésem a jogi diploma megszerzése után is megmaradt, így a doktori iskolába való jelentkezés benyújtásakor evidensnek hatott, hogy a disszertáció témájaként valamilyen aktuális felelősségi jogi polémiát jelöljek meg. 2017 nyarára már hazánkban is elkezdett a tudományos diskurzus tárgyává válni az autonóm járművek által okozott balesetek kártérítési jogi interpretációja, középpontba helyezve azt a kérdést, hogy ezeknek a járműveknek a megjelenése, forgalomba helyezése mennyiben kényszeríti majd aktív adaptációra a kártérítési felelősség hatályos szabályait.

Másrészt már régóta lelkesen érdeklődöm a 21. század különféle technológiai vívmányai iránt, és lehetőségeimhez mérten igyekszem informálódni arról, hogy a digitalizáció milyen változásokat eredményez a jog által is szabályozni kívánt közegben, a társadalmi valóságban. Ez az attitűd kifejezetten hasznosnak bizonyult a kutatás során, különösen annak tükrében, hogy a dolgozat sajátos tárgya már a munka kezdetétől megkövetelte az autonóm járművek mibenlétének alaposabb vizsgálatát. Meggyőződésem, hogy csak akkor lehet megalapozottan állást foglalni jogpolitikai vagy jogdogmatikai kérdésekben, ha elvárható mértékben ismerjük a szabályozni kívánt jelenséget, matériát. Ez a gondolat visszatükröződik a disszertáció felépítésében is: az autonóm jármű működésének sajátosságai, lényegi elemei az érdemi fejezeteket megelőzően mutatom be.

Elsősorban a fent megjelölt indokok, valamint a tudományos közéletnek a területre irányuló kitüntetett figyelme vezetett tehát oda, hogy a dolgozat fókuszába az autonóm járművek és különösen a polgári jogi felelősség kapcsolata helyeződött. Célom mindvégig az volt, hogy megalapozottan tudjak állást foglalni a következő kérdésben: az autonóm jármű valóban nóvumnak minősül-e a jogtudomány számára, és amennyiben igen, akkor mennyiben alkalmazhatóak a hatályos felelősségi jogi normák az ilyen járművek által okozott károk elbírálása során. Amennyiben a hatályos normák alkalmazása nem ütközik akadályba, akkor további kérdésként fogalmazható meg, hogy a jogalkotó által biztosítani kívánt jogpolitikai célt a hatályos joganyag a továbbiakban is képes-e hatékonyan szolgálni.

Hipotézisem, hogy míg a vétkes emberi cselekmény hiánya eliminálhatja a büntetőjogi felelősséget, addig a polgári jogi felelősség területén kevésbé mutatkozik valószínűnek a paradigmaváltás szüksége: a magyar polgári jog által alkalmazott objektív felelősségi tényállások alkalmasak lehetnek a mesterséges intelligencia alapú technológiák által okozott károk befogadására, azonban az egyes tényállási elemek tartama újfajta jogértelmezésre szorulhat, egyszersmind kétségessé válhat, hogy a jogintézmény által szolgálni hivatott jogpolitikai célok továbbra is biztosítottak-e, különös tekintettel a kártérítési felelősség preventív hatására.

A dolgozat tartalmi szempontból három blokkból épül fel. Az első blokk az általánostól a különös irányába haladva igyekszik elhelyezni az autonóm járműveket korunk digitális valóságában. A disszertáció tárgyának háttérét ugyanis az ún. Ipar 4.0 adja; az autonóm jármű ennek a digitális forradalomnak csupán egyetlen manifesztációja. Erre tekintettel előbb a negyedik ipari forradalom alapvonásait mutatom be, majd ezt követően jutunk el a mesterséges intelligencia mint az Ipar 4.0 központi eleme, illetve a mesterséges intelligencia alapú eszközök tulajdonságainak általános szemléltetéséhez. Végül a rendszer legegységesebb elemének, az

autonóm járműnek a működési sajátosságaira koncentrálok; az autonóm járműveket tehát a negyedik ipari forradalom termékeként, azon belül is mesterséges intelligencia felhasználásával funkcionáló eszközökként kezelem.

Az első blokk végén az a felvetés fogalmazható meg, hogy az autonóm jármű mint a jog által szabályozni kívánt jelenség bír-e olyan specialitással, amely nemcsak technikai értelemben különbözteti meg a hagyományos járművektől, hanem egyben a jogtudomány számára is érdemi, „minőségi” különbséget jelent, és ami indokolhatja a hatályos szabályok felülvizsgálatát. A leírtakból kitűnik majd, hogy a mesterséges intelligencia által felváltott járművezetők „kiesésével” a jármű irányítása szoftveres alapúvá válik, ez pedig olyan lényegi változás, ami az érdemi munka megkezdésére, azaz az autonóm járműveknek a jogrendszerbe való beillesztésével kapcsolatos kérdéseknek a megfogalmazására és megválaszolására sarkallt.

A második blokk az autonóm járművekkel kapcsolatos felelősségi jogi kutatást készíti elő azáltal, hogy ahhoz szervesen kapcsolódó előkérdéseket dolgoz fel. Az előzőhöz hasonlóan ez a szervezeti egység is három részre tagolható. Mindenekelőtt meg kell határozni, hogy mit értünk autonóm jármű alatt, valamint mi a különbség az autonóm, az automatizált és az önvezető járművek között, ugyanis világosan körülhatárolt fogalmak nélkül az azokat alkalmazó jogintézmények tartalma is bizonytalan. Ezzel összefüggő feladat, hogy a fogalomalkotást követően ezeket elhelyezzük az adott jogrendszer megfelelő jogforrásában, jelen esetben a magyar közúti közlekedési jog hatályos szabályai között. A második blokk második része a felelősségi jogi dogmatika valamely eleméhez kapcsolódóan elemzi különböző egyedi jogforrások szabályait, így különösen a termékbiztonsággal (termékfelelősség és kontraktuális felelősség), a járművek forgalomba helyezésének engedélyezésével (termékfelelősség és kontraktuális felelősség) és a vezetői engedéllyel (veszélyes üzemi felelősség, termékfelelősség és kontraktuális felelősség) összefüggő szabályokat, valamint az autonóm jármű kialakításának még el nem fogadott, opcionális szabályait. A második blokk harmadik része jellegét tekintve az előzőhöz kapcsolódik, ugyanakkor jelentőségénél és terjedelménél fogva önálló fejezet fejt ki: a robotok lehetséges jogalanyiségének, jogképességének és cselekvőképességének dilemmája a felelősségi jogi diskurzus szerves része, hiszen a gépek jogalanyiségának elismerésével az emberi magatartás és a kár közötti oksági láncba beékelődik egy új szereplő, aminek következtében változás állhat be a kártérítési tényállások felelősének személyében.<sup>3</sup>

A harmadik blokk a dolgozat központi fejezeteit tartalmazza: a polgári jogi felelősségen belül mind a deliktuális felelősséget – előbb a veszélyes üzemi felelősséget, majd a termékfelelősséget –, mind a kontraktuális felelősséget vizsgálja, majd kitekintő jelleggel érinti a büntetőjogi felelősséget.

A polgári jogi felelősségi tényállások tényállási elemeit az elemzés során külön-külön dolgozom fel; ehhez kapcsolódóan két észrevétel is lényeges. Először, a tényállási elemek közül a dolgozat csak azokat érinti, amelyek egy autonóm jármű által okozott baleset kapcsán – a jogalkalmazó általi jogértelmezést követően – a korábbtól eltérő tartalommal bírhatnak, *ad absurdum* nem alkalmazhatóak. Így nem mutatkozott szükségesnek például a kárnak mint a kártérítési felelősség esszenciális feltételének a mélyrehatóbb vizsgálata, ugyanis a lehetséges kár fajtája és mértéke, nagyságrendje között úgy tűnik, hogy nincs lényegi különbség a

---

<sup>3</sup> Mivel az autonóm járművek jogi értékelése érinti a robotok jogalanyiségának kérdését, ezért a vizsgált téma alkotmányjogi, alapjogi relevanciával is bír.

hagyományos és az autonóm járművek között. Másodszor, a vizsgált téma szempontjából releváns tényállási elemek legteljeskörűbb kibontására a deliktuális felelősségen, azon belül a veszélyes üzemi felelősségen belül kerül sor. Ebből következik például az, hogy az okozati összefüggés és az előreláthatóság kérdése már nem jelenik meg a kontraktuális felelősség szabályai között, legfeljebb visszautalás történik a megelőző fejezetekre.

Ettől nem sokban különbözik a büntetőjogi felelősség körében alkalmazott módszer: a dolgozat a bűncselekmény fogalmának fogalmi elemei szerint elemzi, hogy a közlekedési bűncselekmények hatályos törvényi tényállásai mennyiben lesznek majd a jövőben is alkalmazhatóak, ha az elkövetés eszközül nem hagyományos, hanem autonóm jármű szolgál.

A dolgozat zárásaként – elsősorban a polgári jogi felelősség területéhez kapcsolódó – *de lege ferenda* javaslataim fogalmazom meg.

A disszertáció tárgyát képező kutatás széles kontextussal bír: maga az autonóm jármű a negyedik ipari forradalom talán legmeghatározóbb vívmányának, a mesterséges intelligenciának az alkalmazásán alapuló eszköz. Ezeknek a járműveknek a valódi specialitása abban rejlik, hogy az irányítás kikerül a járművezető hatásköréből, és arra egy olyan mesterséges tudat tesz szert, amelynek döntéseit kiszámítani, előrelátni nem lehet. Mivel ezzel a sajátossággal nemcsak az autonóm jármű, hanem lényegében valamennyi mesterséges intelligencia által vezérelt eszköz bír, ezért a dolgozat polgári jogi felelősséggel összefüggésben tett megállapításainak, *de lege ferenda* javaslatainak többsége olyan további, közvetlen emberi kontroll alatt nem álló, azonban kiszámíthatatlan működésük következtében fokozott kockázatot hordozó, tipikusan mesterséges intelligencia által irányított eszközökre is irányadóak, amelyek a 21. század digitális forradalmának köszönhetően váltak a mindennapjaink részévé.

A dolgozat nem pusztán arra törekszik, hogy az autonóm járművek által okozott balesetekkel összefüggésben vizsgálja a polgári jogi felelősségi jogintézmények alkalmazhatóságát, hanem arra is, hogy jogilag alátámasztott választ tudjon adni arra a kérdésre, hogy mennyiben, illetve milyen formában lehet indokolt a kártérítési jog 21. századi reformja.

## **2. Az anyaggyűjtés módszerei, a források feltárása és felhasználása**

A leírtakból is következik, hogy a választott téma feldolgozása elsősorban jogdogmatikai módszert követ: a törvényi tényállások alkotóelemeit vizsgálja, miközben arra fókuszál, hogy azok milyen jelentéssel fognak bírni, illetve mennyiben lesznek alkalmazhatóak az autonóm járművekhez kapcsolódó történeti tényállásokra.

A kutatómunka során nem tűnt megengedhetőnek kizárólag a hazai joganyagra koncentrálni, ami többek között annak tudható be, hogy a közúti közlekedés erőteljesen kitett uniós és tágabb nemzetközi jogi szabályozásnak is. Mivel az autonóm járművek használatára minden bizonnyal határokon átnyúló jelleggel kerül majd sor, ezért megkerülhetetlennek tűnik bizonyos mértékű jogharmonizáció. Erre is tekintettel már a kutatás elején feltételezhető volt, hogy az autonóm járművekhez kötődő jogalkotási munka az Európai Unióban előrehaladottabb állapotban van, mint a legtöbb tagállamban, különösen hazánkban. Az Európai Unió tevékenysége nemcsak mintául szolgálhat a tagállamoknak, hanem olyan kötelező erővel bíró jogforrásokban is manifesztálódhat, amelyek közvetlenül lehetnek alkalmazandóak, illetve kijelölhetik a tagállamok számára a jogalkotás kívánatos irányát. Releváns belső jogi normák

hiányában tehát az Európai Unió joga jelenti a legbiztosabb támpontot arra vonatkozóan, hogy milyen tartalommal fog majd bírni az autonóm járművekre irányadó joganyag.

A dolgozatnak több fejezetében is, de a polgári jogi felelősséget feldolgozó fejezetekben kivétel nélkül megjelenik a jogösszehasonlító módszer. A jogösszehasonlítás alapjául a német jog szolgál:

- Németország vitán felül vezető szereppel bír az európai gépjárműiparban, így valószínűleg mutatkozik, hogy Európán belül itt fog először sor kerülni az autonóm járművekhez kapcsolódó valamennyi jogilag releváns kérdés jogalkotói szintű megválaszolására;
- a német jog – szoros összefüggésben az előző szemponttal – jelenleg is élen jár az autonóm járműveket érintő jogalkotásban;
- a német és a magyar jogrendszer közismerten számos rokon vonással bír, így a német szabályozás hazánkban mintául szolgálhat a jogalkotó számára.

A dolgozat más államok belső jogi szabályait csak esetleges jelleggel – így például az autonóm jármű fogalmának meghatározása körében – vizsgálja akkor, ha a jogalkotás előrehaladott állapota az adott területen ezt indokolja, és a jogrendszerek eltérő jellege nem vezet téves következtetések megfogalmazásához.

A felhasznált szakirodalom heterogénnek mondható amiatt, mert az autonóm járművek működési módszerének megértése, valamint a felelősségi joghoz kapcsolódó előkérdések megválaszolása – talán kijelenthető – interdiszciplinális megközelítést tett szükségessé. Megjegyzendő, hogy a felelősségi jogi fejezetek nem kísérik meg a szakirodalom egészének feltárását, hanem – a terjedelmi keretekre is tekintettel – a legújabb tudományos munkákra koncentrálnak, amit a téma jellege mindenképpen megkövetelt, akárcsak az Európai Unió legfrissebb jogalkotási eredményeinek feltérképezését. Ezzel szemben a magyar bírói gyakorlat feldolgozása csak indokolt mértékben – bizonyos tényállási elemekhez kapcsolódóan – történt meg.

### **3. A tudományos eredmények rövid összefoglalása, azok hasznosítása és a hasznosítás lehetőségei**

1. A felelősségi jogi diskurzust megelőzi a fogalomalkotás kényszere. Az autonóm és az automatizált járművek közül utóbbiak nem szükségképpen igénylik, hogy önálló kategóriaként jelenjenek meg a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendeletben (a továbbiakban: KRESZ); ennek hiányában a gépkocsikra irányadó szabályok hatálya alá esnek.<sup>4</sup> Ezzel szemben az autonóm járművek definícióját mindenképpen célszerű lenne rögzíteni, ugyanis azok olyan sajátosságokkal bírnak, amelyek számos jogterületen speciális szabályok elfogadását indukálhatják. A Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény, az

---

<sup>4</sup> Ez persze nem jelenti azt, hogy az automatizált vezetési funkciók használata nem vonható speciális szabályok hatálya alá.

Európai Unió joga,<sup>5</sup> Németország<sup>6</sup> és az USA<sup>7</sup> példája mintául szolgálhatnak a jogalkotónak. Kijelenthető, hogy a fogalomnak azokra a gépkocsikra kell vonatkoznia, amelyek az utasok közrehatása, beavatkozása hiányában is képesek szavatolni azok biztonságát.

Az autonóm jármű a KRESZ-en belül a gépkocsi alkategóriájaként jelenhetne meg, ami biztosítaná, hogy arra ne csak a KRESZ-ben, illetve más jogforrásban elhelyezett speciális szabályok, hanem a gépkocsikra vonatkozó általános szabályok is alkalmazandóak legyenek. Az autonóm jármű fogalomalkotás hiányában is megfelel a gépkocsi fogalmi elemeinek, ugyanakkor ebben az esetben jelentősen megnehezülne a későbbi jogalkotás, hiszen a speciális szabályok nem tudnának visszautalni a fogalomra, ami minden bizonnyal nem kívánatos kazuisztikához vezetne.

Ezzel párhuzamosan újragondolásra szorul a vezető fogalma. Követhetőnek tűnik a német modell:<sup>8</sup> az autonóm járművet „aktiváló”, működésbe helyező utas egy fikció alkalmazásával járművezetőnek minősíthető, és – az osztrák mintához<sup>9</sup> hasonlóan – olyan feladatok jelölhetőek ki számára, amelyek teljesítése révén garantálható az autonóm jármű biztonságos használata.<sup>10</sup>

2. A fogalomalkotást követően további, az autonóm járművek forgalomban való részvételéhez közvetlenül kapcsolódó jogszabályok felülvizsgálata is elkerülhetetlennek fog bizonyulni. Többek között új szabványok jelenhetnek meg a termékbiztonság területén, és kiegészítésre szorulhatnak a közúti járművek műszaki megvizsgálásának és forgalomba helyezésének szabályai további járműkategóriákkal, valamint azok engedélyezésének feltételeivel. Előremutató, hogy a fejlesztési célú autonóm járművek tesztelésének feltételrendszerét a jogalkotó már kidolgozta,<sup>11</sup> ezek a szabályok pedig adaptálhatónak bizonyulhatnak a nem fejlesztési célú autonóm járművekre is.

A vezetői engedélyek tárgyában arra az álláspontra helyezkedem, hogy az autonóm járművek használata – köszönhetően annak, hogy maga a jármű köteles szavatolni a benne ülők biztonságát – általában véve nem kell, hogy speciális képesítéshez legyen kötve. Különösen igaz ez a közösségi közlekedési szolgáltatások igénybevételére, például a fix pontok között közlekedő önvezető taxikra. Elsősorban a tulajdonosi szcenárió kapcsán ugyanakkor felvethető a kérdés, hogy az autonóm járművet működésbe helyező, fikció alkalmazásával járművezetőnek minősített utassal szemben elégséges-e a biztonságos használattal összefüggő kötelezettségek pusztá kijelölése, vagy indokolt egyfajta tanfolyam elvégzéséhez és engedély megszerzéséhez kötni az autonóm jármű használatát.

---

<sup>5</sup> Vö. European Commission: *GEAR 2030. High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union*. [https://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability\\_en](https://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_en) (2021.07.13.).

<sup>6</sup> Vö. Bundesanstalt für Straßenwesen: *Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung. Berichte*. <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/541/file/F83.pdf> (2022.04.26.).

<sup>7</sup> Vö. National Conference of State Legislatures: *Autonomous Vehicles | Self-Driving Vehicles Enacted Legislation*. <http://www.ncsl.org/research/transportation/autonomous-vehicles-self-driving-vehicles-enacted-legislation.aspx> (2019.09.16.).

<sup>8</sup> Német Közúti Közlekedési Törvény (*Straßenverkehrsgesetz*; a továbbiakban: StVG) 1a § (4) bekezdés.

<sup>9</sup> Automatizált Vezetési Rendelet (*Automatisiertes Fahren Verordnung*; a továbbiakban: AutomatFahrV) 3. § (2)–(4) bekezdés.

<sup>10</sup> A jogalkotó akár úgy is dönthet, hogy mind a fikció alkalmazása, mind a kötelezettségek megfogalmazása felesleges, és az autonóm járműben helyet foglaló személyeket egyszerű utasoknak kell tekinteni.

<sup>11</sup> A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (a továbbiakban: ER.) 2. § (3b) bekezdés b) pont.

3. A robotok jogalanyiságának elismerését – különösen a gépek teljes jogképességgel való felruházásának gondolatát – nem tudom támogatni.

4. Mivel úgy tűnik, hogy az autonóm jármű megfelel a veszélyes üzem fogalmi feltételeinek, ezért a balesetek során elszenvedett károk minden bizonnyal a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség tényállása alapján kerülnek majd elbírálásra. Ennek elsődleges indoka az MI kiszámíthatatlan működése, valamint a potenciális kár nagysága.

Maga a tényállás szemlátomatást különösebb nehézség nélkül adaptálható lesz az autonóm járművek által okozott károkra is. Először, az autonóm járművek használatával járó újfajta kockázatok – így a szoftveres hibák, a hálózati hibák és a hackelés kockázata – álláspontom szerint részét képezik az üzembentartó tevékenységi körének, emiatt – a két kimentési feltétel konjunktív jellegénél fogva – ki fogják zárni a felelősség alóli mentesülést. Másodszor, az autonóm jármű üzemeltetés mint ok és a bekövetkezett kár mint okozat között kell, hogy fennálljon az okozati összefüggés, emiatt ahogyan eddig is, úgy ezután is irreleváns lesz, hogy emberi magatartás, mulasztás volt-e a kár közvetlen eredője. Az üzembentartó valószínűleg arra sem fog tudni eredményesen hivatkozni, hogy előreláthatóság hiányában nem felel a kárért, mivel az MI működésének mikéntjére nem kell ráláttnia, illetve nem kell előrelátnia, hogy a kár milyen okból következett be. Harmadszor, az üzembentartó fogalma vet fel jogértelmezési kérdéseket, ugyanakkor ezek egyike sem az autonóm jármű sajátja. A veszélyes üzemi felelősség alkalmazása tehát nem ütközik érdemi akadályba, két ponton mégis indokolt megjegyzéssel élni.

Kívánatosnak tűnik, hogy a jogalkotó az autonóm járművek üzembentartóit terhelő feladatokat – követve a német mintát<sup>12</sup> – előzetesen, vagyis *ex ante* jelleggel, közjogi szabályok formájában rögzítse. A kötelezettségek megismerhetősége ugyanis biztosítani tudja a kár elháríthatóságát, így azok teljesítésének az elmulasztása egyben felróható magatartásként is értékelhető, ezzel csempészve vissza a preventív elemet az egyébként objektív felelősségi tényállásba. Hatályos jogunkban a közjogi szabályoknak való megfelelés csupán az üzembentartóval szemben támasztott minimum,<sup>13</sup> a judikatúra ugyanakkor olyan jogértelmezést is alkalmazhat, amely szerint *de facto* a közjogi normák kimerítő jelleggel töltik meg tartalommal az elvárható magatartás elvét – legalábbis akkor, ha az autonóm jármű üzembentartójának felelősségét vizsgálja (még ha ezzel sérülni is látszik a jogági jogellenesség függetlenségének elve).

Ennek hiányában úgy tűnik, hogy a felróható magatartások szankcionálásán alapuló prevenciók cél nem biztosítható, holott az – ahogyan az többek között Marton<sup>14</sup> és Eörsi<sup>15</sup> munkáiból is kitűnik – a kártérítési jog fundamentális eleme. A reparációt másfajta kártelepítés – például a biztosítás formájában megnyilvánuló kármegosztás – is eredményesen képes szolgálni azzal, hogy annak alkalmazása mellett elesünk a kártérítési felelősséget meghatározó ösztönzőktől.

Az üzembentartó fogalmát hazánkban eltérően közelíti meg a tételes jog és a bírói gyakorlat: míg előbbi az érdekelv talaján áll, addig utóbbi arra koncentrál, hogy ki az, aki irányítást, felügyeletet és ellenőrzést gyakorol az üzem működése felett, illetve köteles (képes) a veszélyforrás elleni különleges védekezésre.<sup>16</sup> Egyfajta harmadik modellként értékelhető az Európai Uniónak a mesterséges intelligencia által okozott károkért való felelősségről szóló

---

<sup>12</sup> Vö. StVG 1f. §.

<sup>13</sup> Vö. EBH2005. 1207., BH2006. 10.

<sup>14</sup> Vö. Marton Géza: *A polgári jogi felelősség*. Budapest, TRIORG Kft., 1993. 114.

<sup>15</sup> Vö. Eörsi Gyula: *A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve*. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1966. 124–126.

<sup>16</sup> BH1988. 273.



rendelettervezetében felvázolt koncepció, ami kettős üzemeltetői minőséggel operál, különbséget téve a technológia előnyeit élvező *frontend operator* és az elsősorban háttértámogatást biztosító *backend operator* között azzal, hogy az üzemeltetőkénti minősítés feltétele a működés bizonyos fokú befolyásolásának képessége.<sup>17</sup> Úgy gondolom, hogy a jogalkotónak egyértelműsíteni kellene, hogy az üzemeltető személyének kijelölése során a felsoroltak közül mely szempontokat kell figyelembe vennie a döntéshozónak, nem zárkozva el attól sem, hogy akár többes üzemeltetői minőség is megállapítható legyen.

A jogalkotás már csak amiatt sem tekinthető elkésztettnek, mert amennyiben a hivatkozott rendelettervezet hatályba lép, akkor az abban foglaltak hazánkra nézve is kötelező erővel fognak bírni. A rendelettervezet nemcsak az üzemeltető fogalmát adja meg, hanem a különböző kockázatú MI-rendszerek által okozott károkat is rendezi, még hozzá objektív és szubjektív jogalapon egyaránt;<sup>18</sup> elfogadását követően további jogalkotási, illetve jogharmonizációs kötelezettséget fog helyezni az uniós tagállamokra.

5. Egyelőre a termékfelelősség jelenti a közös nevezőt a határokon átnyúló kártérítési jogvitákban, legalábbis az Európai Unióban; a termékfelelősség normaanyagának kisebb mértékű korrekcióját egyrészt a szabályok tartalmának egyértelműsítése, másrészt a méltányosabb kártelepítés indokolja.

A területet érintő javaslataim a következők:

- a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényben (a továbbiakban: Ptk.) rögzítésre szorul, hogy nemcsak ingó dolog, hanem szoftver is lehet termék;
- a szoftverfrissítést önálló terméként célszerű értékelni;
- a jármű és az infrastruktúra önálló termékek, kivéve, ha a jármű az infrastruktúra nélkül nem képes funkcionálni (ugyanaz irányadó a konvojban közlekedő járművekre);
- az öntanuló algoritmus által okozott károkért a gyártó – amennyiben a program a forgalomba hozatal időpontjában nem biztonságos – felelősséggel tartozhat, mivel az algoritmus lényegi tartalmát még a forgalomba hozatal megelőzően alakítják ki;<sup>19</sup>
- minél szélesebb tájékoztatási kötelezettséget kellene telepíteni a gyártóra;
- indokolt lenne pontosítani a termékár Ptk. szerinti fogalmát akként, hogy a résztermék által a végtermékben okozott kárra is kiterjedjen a fogalom hatálya;
- a gyártó nem mentheti ki magát a felelősség alól arra hivatkozva, hogy a hiba a forgalomba hozatal időpontját követően keletkezett, amennyiben a kár engedély nélkül végrehajtott szoftverfrissítés, szoftverfrissítés végrehajtásának elmulasztása vagy hackelés miatt következett be;
- a fejlesztési kockázatot – akárcsak a gyógyszerek esetében – javasolt lenne a gyártóra helyezni;<sup>20</sup>
- a termékhiba vélelmének felállításával a bizonyítási kötelezettséget a gyártóra kellene

---

<sup>17</sup> Az Európai Parlament rendelettervezete a mesterséges intelligencia által okozott károkért való polgári jogi felelősségről 3. cikk (e)–(f) pont.

<sup>18</sup> Uo. 4–9. cikk.

<sup>19</sup> Vö. Udvarny Sándor: Fémrabszolga vagy rivális életforma? A robotok jogi szabályozásának első lépései. *Gazdaság és Jog*, (2018), 12. 14–21. 19.

<sup>20</sup> Vö. Lévaýné Fazekas Judit: Az autonóm mobilitás stratégiai és szabályozási keretei az Európai Unióban. In Lévaýné Fazekas Judit – Kecskés Gábor (szerk.): *Az autonóm járművek és intelligens rendszerek jogi vonatkozásai*. Győr, Universitas-Győr Nonprofit Kft., 2020. 221–254. 241–242.; Somkutas Péter – Köhidi Ákos: *Az önvezető autókkal kapcsolatos szerzői jogi és felelősségi kérdések*. [https://nmhh.hu/dokumentum/192074/somkutas\\_kohidi\\_onvezeto.pdf](https://nmhh.hu/dokumentum/192074/somkutas_kohidi_onvezeto.pdf) (2021.01.18.).

helyezni,<sup>21</sup> vagy legalább meg kellene erősíteni a károsult bizonyítási pozícióját (például adatszolgáltatási kötelezettséget lehetne telepíteni a gyártóra).

A termékfelelősségi irányelv felülvizsgálata jelenleg is zajlik, ugyanakkor az átfogó reform az Európai Uniónak sem célja.<sup>22</sup> Úgy gondolom, hogy a jogalkotónak elsősorban arra kell törekednie, hogy a gyártó termékfelelősségének kiüresedését megakadályozza.

6. A kontraktuális felelősségen belül először megvizsgáltam azokat a szerződéstípusokat, amelyek jogcíméül szolgálhatnak az autonóm járművek használatba vételének. Míg tulajdonjogviszonyon alapuló használat esetén az okozott károkért harmadik személyekkel szemben tipikusan a tulajdonos felel, addig más szerződéses konstrukciók mellett az üzembentartó személye bizonytalan; jellemzően annak van döntő jelentősége, hogy a jármű használatát huzamosabb időre engedik-e át.<sup>23</sup> A dolgozatban bemutatott szerződéstípusok esetében – harmadik személyekkel szemben – álláspontom szerint az alábbi személyeket kell üzembentartónak tekinteni:

- személyszállítási szolgáltatási szerződés: szolgáltató;
- bérleti szerződés: bérbeadó (kivéve tartós bérlet esetén);
- lízingszerződés: lízingbevevő (itt azonban a lízingbeadó kontraktuális felelőssége is speciális annyiban, hogy a lízingbeadó mentesülhet a felelősség alól, ha a lízingtárgy kiválasztásában nem vett részt);
- timesharing-szerződés: vállalkozás;
- franchise szerződés: a jármű tényleges használója vagy a franchise-vállalkozó annak függvényében, hogy azok milyen szerződéses kapcsolatban állnak egymással.

A szoftveres tartalom szolgáltatására tekintettel indokoltnak mutatkozik (felhasználási) szerződéskötési kötelezettséget telepíteni a felekre, különösen amiatt, mert a szerző a kontraktuális felelősség megkerülése céljából valószínűleg nem lesz érdekelt a szerződéskötésben.<sup>24</sup>

A szerződések lehetséges tartalmi elemeivel összefüggésben úgy gondolom, hogy bizonyos területeken – így például az adatvédelem vagy a gyártó utólagos kötelezettségei vonatkozásában – nem célszerű teret engedni a jogosult és a kötelezett szerződési szabadságának, hanem a feleket egymással szemben terhelő kötelezettségeket kogens normák formájában tanácsos rögzíteni. Az ún. „*As Is*” formula<sup>25</sup> a felek közötti kockázatosztás hatékony eszközéül szolgálhat, ugyanakkor nem járhat a szándékosan okozott, továbbá emberi életet, testi épséget vagy egészséget megkárosító szerződésszegésért való felelősség korlátozásával vagy kizárásával.

A 2019/771 irányelv átültetésével a jogalkotó speciális szabályokat fogadott el a fogyasztó és vállalkozás közötti, áruk adásvételére irányuló szerződésekre, amelyektől eltérni csak a fogyasztó javára lehet. Ezek a szabályok elsősorban a szerződésszerű teljesítés követelményére (kompatibilitás, interoperabilitás, használati útmutató rendelkezésre bocsátása, frissítések biztosítása), a hibás teljesítésre (áru üzembe helyezése, digitális tartalom vagy szolgáltatás

---

<sup>21</sup> Vö. Lévainé Fazekas (2020): i. m. 242.

<sup>22</sup> Vö. European Commission: *Evaluation of the Directive 85/374/EEC concerning liability for defective products*. [https://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016\\_grow\\_027\\_evaluation\\_defective\\_products\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_grow_027_evaluation_defective_products_en.pdf) (2021.07.09.).

<sup>23</sup> Vö. Döbrentey Dániel Joakim: *A veszélyes üzemi felelősség a gépjárművekkel okozott károk tükrében. Szakdolgozat*. Budapest, Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar, 2014. 16.

<sup>24</sup> Somkutas – Kőhidi (2017): i. m. 19.

<sup>25</sup> Vö. Blasser, William N.: *“As Is” Clauses and Fraud*. <https://www.blasserlaw.com/as-is-clauses-and-fraud/> (2021.07.20.).

szolgáltatásának időtartama, hibás teljesítés vélelme), a kellékszavatosságra és a jóállásra vonatkoznak azzal, hogy a kellékszavatosságra irányadó szabályok több helyen is csak megismétlik a Ptk.-ban foglaltakat, emiatt kívánatos lenne a duplikációval szemben deregulációval fellépni.

7. A közlekedési bűncselekmények dekriminalizációja mindaddig elképzelhetetlennek tűnik, amíg hagyományos, automatizált és autonóm járművek egyidejűleg közlekednek az utakon.<sup>26</sup> A hatályos büntetőjogi normák – és a bűncselekmény fogalmának – alkalmazhatósága elsősorban annak függvénye, hogy emberi felügyelet mellett működő automatizált jármű vagy autonóm jármű-e a bűncselekmény elkövetési tárgya; minden további jármű nem vet fel speciális jogalkalmazási problémát.

Az emberi felügyelet mellett működő automatizált járművek nem zárják ki a bűncselekmény valamennyi fogalmi elemének megvalósulását: a felügyeleti kötelezettség miatt fennáll az akaratlagosság az elkövető és az elkövetési magatartás között (emberi cselekmény), egyszersmind annak szándékos vagy gondatlan megszegése a vétkességet is megalapozza (bűnösség), a cselekmény általában véve pedig továbbra is veszélyes a társadalomra, így amennyiben kimeríti a törvényi tényállást, akkor nincs akadálya a büntetőjogi felelősség megállapításának.

Ezzel szemben az autonóm járműveknél akaratlagosság hiányában főszabály szerint nem manifesztálható emberi cselekmény, illetve elkövetési magatartás; kivételként jelölhető meg az *actio libera in causa* esete (például karbantartási kötelezettség elmulasztása). Megoldás lehet a jogi személy önálló büntetőjogi felelősségének megteremtése,<sup>27</sup> amennyiben az jogpolitikailag valóban indokolt, az ún. „járulékos felelősség” elve<sup>28</sup> – legalábbis az autonóm járművek kontextusában – ugyanis tipikusan nem vezetne szankció kiszabásához. Emberi cselekmény hiányában a bűnösség fogalma nem értelmezhető, valamint a társadalomra veszélyességet – pontosabban a cselekmény büntetendőségét (jogellenességét) – kizáró okokat is szükségtelen vizsgálni, köszönhetően a feltételek konjunktív természetének. Amennyiben mégis beszélhetünk bűnös emberi magatartásról (*actio libera in causa*), akkor viszont méltánytalannak tűnik, hogy az elkövető a büntetendőségét kizáró okok valamelyikére – végszükségre vagy megengedett kockázatra – eredményesen hivatkozhat.

A közlekedési bűncselekmények törvényi tényállásai közül a közúti veszélyeztetés és a közúti baleset okozása mint keretdiszpozíciók nem szorulnak módosításra, ugyanakkor az azok hátteréül szolgáló közúti közlekedési szabályokat – így például a KRESZ-t – ki kell majd egészíteni a járművezetőkre irányadó további kötelezettségekkel. Közúti veszélyeztetés – közvetlen veszély előidézése hiányában – autonóm járművel nem követhető el, közúti baleset okozása azonban igen, felügyeleti kötelezettség hiányában pedig lehetőség mutatkozik a járművezetés ittas állapotban, a járművezetés bódult állapotban és a járművezetés tiltott átengedése tényállásainak részleges dekriminalizációjára.

A dolgozat rámutatott arra, hogy a mesterséges intelligencia alapú technológiák valódi nívót jelentenek a jogtudomány számára. Bár a hatályos felelősségi jogi normák

---

<sup>26</sup> Vö. Udvarny Sándor: Az önvezető gépjárművek egyes technikafüggő szabályozási kérdései. In Gellén Klára (szerk.): *Jog, innováció, versenyképesség*. Budapest, Wolters Kluwer Kft., 2017. 75–88. 80.

<sup>27</sup> Vö. Frank Máté: A büntetőjogi felelősségre vonás problematikája az önvezető gépjárművek tekintetében. *Diskurzus*, (2018), 1. 12–19. 16–17.

<sup>28</sup> Vö. Máthéné Hegedűs Regina: Az önvezető járművek és a közlekedési bűncselekmények miatti büntetőjogi felelősség kérdése a nemzetközi szabályozás tükrében. *MTA Law Working Papers*, (2021), 28. 19–20.

alkalmazása jellemzően nem ütközik akadályba – így különösen a polgári jogi kártérítési felelősség nem szorul átfogó reformra –, ugyanakkor kétségtelen, hogy több jogintézmény is kisebb korrekciót igényel vagy a jogértelmezés egyértelműsítése, vagy a méltányosabb kártelepítés céljából. Utóbbi szempont különös jelentőséggel bír: a kártérítési jog sem önmagáért való intézmény, annak küldetése a hatékony reparáció és prevenció egyidejű szolgálata, ami a normák alkalmazhatóságát meghaladó ismérv, és a jogalkotó által állandó felülvizsgálatra szorul.

Az autonóm járművek megjelenése nem szükségképpen kell, hogy megfossza a kártérítési felelősséget annak lényegi vonásaitól. Bízom benne, hogy a megfogalmazott gondolatok az autonóm járművekhez hasonló további MI-rendszerek jogi környezetének kialakítása során is támpontként szolgálhatnak a jogalkotó számára.

## Felhasznált irodalom

- Blasser, William N.: *“As Is” Clauses and Fraud*. <https://www.blasserlaw.com/as-is-clauses-and-fraud/> (2021.07.20.).
- Bundesanstalt für Straßenwesen: *Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung. Berichte*. <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/541/file/F83.pdf> (2022.04.26.).
- Döbrentey Dániel Joakim: *A veszélyes üzemi felelősség a gépjárművekkel okozott károk tükrében. Szakdolgozat*. Budapest, Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar, 2014.
- Eörsi Gyula: *A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve*. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1966.
- European Commission: *Evaluation of the Directive 85/374/EEC concerning liability for defective products*. [https://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016\\_grow\\_027\\_evaluation\\_defective\\_products\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_grow_027_evaluation_defective_products_en.pdf) (2021.07.09.).
- European Commission: *GEAR 2030. High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union*. [https://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability\\_en](https://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_en) (2021.07.13.).
- Frank Máté: A büntetőjogi felelősségre vonás problematikája az önvezető gépjárművek tekintetében. *Diskurzus*, (2018), 1. 12–19.
- Lévayné Fazekas Judit: Az autonóm mobilitás stratégiai és szabályozási keretei az Európai Unióban. In Lévayné Fazekas Judit – Kecskés Gábor (szerk.): *Az autonóm járművek és intelligens rendszerek jogi vonatkozásai*. Győr, Universitas-Győr Nonprofit Kft., 2020. 221–254.
- Marton Géza: *A polgári jogi felelősség*. Budapest, TRIORG Kft., 1993.
- Máthéné Hegedűs Regina: Az önvezető járművek és a közlekedési bűncselekmények miatti büntetőjogi felelősség kérdése a nemzetközi szabályozás tükrében. *MTA Law Working Papers*, (2021), 28. 1–31.
- National Conference of State Legislatures: *Autonomous Vehicles | Self-Driving Vehicles Enacted Legislation*. <http://www.ncsl.org/research/transportation/autonomous-vehicles-self-driving-vehicles-enacted-legislation.aspx> (2019.09.16.).
- Somkutas Péter – Köhidi Ákos: *Az önvezető autókkal kapcsolatos szerzői jogi és felelősségi kérdések*. [https://nmhh.hu/dokumentum/192074/somkutas\\_kohidi\\_onvezeto.pdf](https://nmhh.hu/dokumentum/192074/somkutas_kohidi_onvezeto.pdf) (2021.01.18.).

Udvary Sándor: Az önvezető gépjárművek egyes technikafüggő szabályozási kérdései. In Gellén Klára (szerk.): *Jog, innováció, versenyképesség*. Budapest, Wolters Kluwer Kft., 2017. 75–88.

Udvary Sándor: Fémrabszolga vagy rivális életforma? A robotok jogi szabályozásának első lépései. *Gazdaság és Jog*, (2018), 12. 14–21.

---

### **Impresszum**

Kiadó: Nemzeti Közszolgálati Egyetem Államtudományi és Nemzetközi Tanulmányok Kar Civilisztikai Tanszék

A kiadásért felel: Dr. Deli Gergely rektor

Cím: 1083 Budapest, Ludovika tér 2.

Postacím: 1441 Budapest, Pf. 60.

E-mail: [asztalos.zsofia.agnes@uni-nke.hu](mailto:asztalos.zsofia.agnes@uni-nke.hu)

Weboldal: <https://antk.uni-nke.hu/tanszekek/civilisztikai-tanszek/opuscula-civilia/az-opuscula-civilia>

ISSN: 2560-2039 (online)

Szerkesztő: Köblös Adél

A szerkesztőbizottság tagjai: Dr. Auer Ádám, Dr. Barta Judit, Dr. Barzó Tímea, dr. Csitei Béla, Dr. Dúl János, Dr. Köblös Adél, Dr. Papp Tekla