

Kerekasztal-beszélgetés Csitei Béla „Az önvezető autók működésének jogi vonatkozásai, különös tekintettel az egyes felelősségi kérdésekre” című tanulmányáról

2019. június 13.

A Civilisztikai Intézet 2019. június 13-án kerekasztal megbeszélést tartott, amelyen az intézet kollégái dr. Csitei Bélának „*Az önvezető autók működésének jogi vonatkozásai, különös tekintettel az egyes felelősségi kérdésekre*” című tanulmányával kapcsolatban fejtették ki észrevételeiket.

A kerekasztal **dr. Csitei Bélának** a témára vonatkozó rövid előadásával vette kezdetét, amely elsősorban a tanulmány tárgyának sajátosságaira koncentrált. Az önvezető járművek bár műszaki szempontból valóban jelentős újdonságnak minősülnek, azonban a járművek forgalomba helyezésével párhuzamosan az egyes polgári jogi felelősségi tényállások nem feltétlenül igényelnek kiegészítést vagy módosítást. Az előadó külön is kitért a veszélyes üzemi felelősséggel, a termékfelelősséggel és a kontraktuális felelősséggel kapcsolatos észrevételeire, hangsúlyozva, hogy a hatályos szabályok az önvezető járművek által okozott káreseményekkel összefüggésben is alkalmazhatóak, azonban a járművek sajátosságai szükségessé tehetik a károkozó és a károsult közötti kockázatelosztás újragondolását.

Dr. Auer Ádám javasolta a szerzőnek, hogy a vizsgált területnek a PhD-disszertációján belül történő feldolgozása során szűkítse a kutatási témát, mivel a polgári jogi felelősség valamennyi releváns tényállásának feldolgozása elnagyoltta teheti a dolgozatot. Dr. Auer Ádám számára az egyik legérdekesebb kérdés, hogy a technológia fejlődésével párhuzamosan mennyiben fog eloldódni a felelősség a fokozott veszéllyel járó tevékenységtől; álláspontja szerint a biztosítási jog lesz hivatott rendezni az önvezető járművek működésével összefüggésben jelentkező kárigényeket.

Dr. Barzó Tímea arra hívta fel a figyelmet, hogy amennyiben az önvezető járművek valóban biztonságosabbá teszik a közlekedést, valamint a bekövetkező balesetek által okozott károk súlyossága is kisebb a szokásosnál, akkor felvethető a kérdés, hogy az önvezető jármű mennyiben minősül veszélyes üzemnek, azaz mennyiben indokolt a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség szabályainak alkalmazása. Ha a sofőr és az üzembentartó személye nem azonos, akkor a károsult a deliktuális felelősség általános szabálya alapján akár a sofőrrel szemben is érvényesíthet kárigényt.

Dr. Papp Tekla kiemelte, hogy érdemes megvizsgálni az önvezető járművekhez hasonló más eszközöket – például a robotpilótákat vagy a drónokat – érintő szabályozást és bírói gyakorlatot. Bár a polgári jogi felelősség a hatályos szabályok alapján is elbírálnak, azonban számos egyéb terület – mint például a járművekkel kapcsolatos közigazgatási engedélyek kérdése, a személyes adatok védelme vagy a robotok jogalanyiségének problémája – mélyebb feldolgozásra tart igényt.

Dr. Dúl János szerint érdemes lenne összekötni a tanulmányban megfogalmazott felelősségi kérdéseket az önvezető járművek műszaki sajátosságaival, emellett indokoltak mutatkozik a bírói gyakorlat alaposabb vizsgálata. Hangsúlyozta, hogy a tanulmányon belül az egyes határozatok elemzése során célszerű lett volna kiemelni, hogy az adott döntés a vizsgált téma szempontjából miért bír relevanciával. Ugyanez igaz a jogösszehasonlítás alapjául szolgáló nemzeti joganyagok megválasztására.

Dr. Lehoczki Zóra Zsófia kifejezetten érdekesnek ítélte a téma büntetőjogi aspektusait, különös tekintettel a járművezetők büntethetőségének kérdésére. Kiemelte, hogy az önvezető járművek által okozott káresemények jelentős változásokat idézhetnek elő a polgári perekben, hiszen a bizonyítási kérdések szakkérdésnek minősülnek.

Dr. Barta Judit álláspontja szerint kérdéses, hogy amennyiben a károkozás kizárólag a jármű valamely elemének hibájára vezethető vissza, akkor a felelősség „részeire” bontható-e, azaz megállapítható-e a hardver készítőjének, illetve a szoftver fejlesztőjének önálló felelőssége. Emellett utalt arra, hogy az önvezető járművek egyik lényegi kérdése, hogy ki minősül a jármű üzemeltetőjének, illetve lehet-e üzemeltető a tényleges használó, ha nincs semmilyen ráhatása a jármű műszaki állapotára és működésére.

Dr. László Gábor felhívta a szerző figyelmét arra, hogy a mesterséges intelligenciával kapcsolatban már van példa a biztosításon keresztül megvalósuló kárelosztásra, a szoftveres eredetű hibák jogi megítéléséhez pedig segítséget nyújthatnak a robotpilótákkal kapcsolatos eseti döntések. Kifejezetten érdekes az önvezető járművek büntetőjogi és adatvédelmi megítélése, különös tekintettel az adatokhoz való hozzáférés kérdésére.

Dr. Papp Tekla a rendezvény végén megköszönte a jelenlévők munkáját, és a szerző további kutatásához sok sikert kívánt.