

Az önvezető járművek és a büntetőjogi felelősség²

A cikk az önvezető autók megjelenésének hatását vizsgálja, különös tekintettel a büntetőjogi oldalra. Az alapprobléma a vezető fogalmának meghatározása, és a lehetséges megoldási javaslatok összehasonlítása a vonatkozó hazai szabályozás szempontjából. A jogirodalom egyelőre az önvezető autók kérdését jellemzően közigazgatási- és polgári szempontból vizsgálja, ugyanakkor a büntetőjogi oldal feltérképezése is elengedhetetlen, mivel egy vezető nélküli jármű okozta baleset következtében megfelelő szabályozottság híján egymásnak ellentmondó ítéletek születnének, így könnyen „felelősségi vákuum”³ alakulhat ki, amely nagymértékben csökkentené a társadalmi támogatottságot az egyébként számos előnnyel járó technológia iránt.

Jelen írás az önvezető autók technológiájának (a problémafelvetés megértéséhez szükséges mértékben) ismertetése után az önvezető járművek által okozott balesetek kapcsán felmerülő büntetőjogi felelősségi kérdésekkel foglalkozik.

I. Az önvezető technológiák rendszerezése

A gépi meghajtású járművek történetében az elmúlt bő évszázad kiemelkedő technikai fejlődést eredményezett. Rudolf Diesel 1893-ban kapta meg a szabadalmi engedélyt a dízelmotorra. Az első, szélesebb körben elérhető autó, a Ford T-modell 1908-ban jelent meg; 109 évvel később az említett cég az önvezető autókért felelős részlegének vezetőjét nevezte ki vezérigazgatóvá, hogy fel tudják venni a versenyt a Teslával, az elektromos- illetve önvezető gépkocsik terén legnagyobb fejlődést elérő céggel.⁴

A DARPA⁵ 2004-ben rendezte meg első versenyét, ami kiindulópontnak is tekinthető az önvezető technológia megjelenésében.^{6,7} A technológia azóta töretlenül fejlődik, egyes becslések szerint 2020-ra 10 millió önvezető autó is lehet az utakon. Ez a szám ugyan elenyésző a globális egymilliárd gépkocsihoz, azonban mutatja, hogy a teljesen önvezető világ immáron nem egy távoli utópia.⁸ Ugyan a sofőr nélkül is teljesen működőképes önvezető autók a fejlődés jelenleg kitűzött csúcspontja, számos átmenet létezik, amely a

¹A szerző az ELTE Állam- és Jogtudományi Karának végzős hallgatója, a Büntetőjogi Tanszék demonstrátora; konzulense Ambrus István egyetemi adjunktus (ELTE-ÁJK Büntetőjogi Tanszék)

²A kutatás az Új Nemzeti Kiválóság Program részeként készült

³Weigend et al: If Robots Cause Harm, Who Is to Blame? Self-Driving Cars and Criminal Liability, 2016. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2724592 2018. 06. 25.

⁴The Guardian (2017): Ford names Jim Hackett as new CEO in push to build self-driving cars, <https://www.theguardian.com/technology/2017/may/22/ford-sack-ceo-senior-bosses-push-build-self-driving-cars> (2017. 08. 29.)

⁵Defense Advanced Research Projects Agency, az Egyesült Államok Védelmi Minisztériumának kutatásért és fejlesztésért felelős részlege

⁶(Ugyanakkor a 10 órás feladat során 60 perc óra elteltével a csapatok harmada volt még versenyben).

⁷John Greenough: These images show how far self-driving cars have come in a few short years, Business Insider, 2015. <http://www.businessinsider.com/the-first-self-driving-cars-that-competed-in-darpa-grand-challenge-2015-10> (2018. 06. 25.)

⁸Cadie Thompson, 10 million self-driving cars will be on the road by 2020, Business Insider, 2016. <http://www.businessinsider.com/report-10-million-self-driving-cars-will-be-on-the-road-by-2020-2016-4-26?IR=T> (2018. 06. 25.)

vezetőt segítik, akár helyettesítik is. Mivel célszerűnek tartom a szinteket implementálni a jogalkotásba, ezek rövid bemutatása nélkülözhetetlen a probléma megértéséhez.

Az önvezető technológia számos eszköznek köszönhetően képesek működni. A legelterjedtebb a SLAM technológia (simultaneous localization and mapping), amely lényegében „egy térképet készít és frissít az autó körül, amelyen elhelyezi magát.”⁹ Ugyanakkor ez egyelőre nem teszi lehetővé a teljes automatizációt, így szükséges az egyes fejlettségi szintek csoportosítása. Többféle felosztás létezik, jelen cikk a SAE International¹⁰ 5+1-es felosztását fogja használni; ez bizonyult a leghasznosabbnak, amit többek között az is bizonyít, hogy az Egyesült Államok Közlekedésügyi Minisztériuma is ezt a skálát adaptálta 2016-ban, a korábban használt 4+1 elemű helyett¹¹, továbbá az Európai Bizottság GEAR 2030 elnevezésű vitairata is lényegében megegyező felosztást használ.¹²

*A SAE szinteket az alábbiaként lehet összefoglalni:*¹³

0) Az emberi vezető végez minden műveletet.

1) Az automata valamely módon segíti a vezetőt, pl. a kormányzásban vagy a gyorsításban/lassításban. Ilyenek pl. (a már működő) maguktól beparkoló járművek, ahol a vezetőnek csupán fékeznie kell.¹⁴

3) Az automata a vezetés során egyes műveleteket magától végez, amelyeket a vezető csak felügyel, míg a többit magától végzi. Eltérés az előzőtől például, hogy egy gyorsítás- és egyben kormányzást végző autó ide tartozik, míg egy csak a sebességet automatizáló az 1) csoportba. Ilyen technológia pl. az ACC (adaptive cruise control).

4) A leglényegesebb határ a 2) és a 3) között húzódik; ezen a szinten az gépkocsi nem csak a vezetési feladatot végzi el, hanem az ellenőrzést is, ugyanakkor az emberi sofőrnek készen kell állnia az irányítás átvételére, amikor a rendszer megkívánja.

5) Az automata elvégzi és felügyeli is a vezetési feladatokat, az emberi vezető közreműködése nélkül képes irányítani magát, de csak meghatározott szituációkban.

6) Az automata vezetési képessége megegyezik egy átlagos, az autóvezetést elsajátított emberével.

A tervezet a 3-5) kategóriákra a HAV (highly automated vehicle) kifejezést használja, amelyet a SAE hivatalosan is megkülönböztet a J3016 sztenderdben.

II. Az önvezető autók társadalmi szerepe - a balesetek csökkenő mértéke

A világon 2013-ban több, mint 1,2 millió ember halt meg közlekedési balesetekben¹⁵, ez a vezető halálozási ok a 15-29 éves korosztályon belül.¹⁶ A kutatás szerint a balesetek Magyarországon a GDP 1,5%-ának megfelelő kiesést okozzák.¹⁷ A KSH adatai szerint 2016-ban 16627 közlekedési baleset végződött személyi sérüléssel, amelyek során 607-en

⁹ John Markoff: Guided by Computers and Sensors, a Smooth Ride at 60 Miles Per Hour, NYT, 2010 <https://www.nytimes.com/2010/10/10/science/10googleside.html> (2018. 06. 25.)

¹⁰ a SAE International egy több, mint 128.000. mérnököt és műszaki szakértőt tömörítő szervezet

¹¹ SAE International, 2016

¹² Somkutas Péter & Kőhidi Ákos: Az önvezető autókkal kapcsolatos szerzői jogi és felelősségi kérdések, 4. o. http://mtmi.hu/dokumentum/1025/somkutas_kohidi_onvezeto.pdf (2018. 02. 05.)

¹³ NHTSA: Traffic Safety Facts, U.S. Department of Transportation, 2015. <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812115> (2017. 08. 31.)

¹⁴ Pillath, Susanne: Automated vehicles in the EU, European Parliamentary Research Service, European Parliament, 2016. 4. p.

¹⁵ WHO: Global Status Report on Road Safety, WHO Press, Genf, 2015. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ (2017. 08. 31.)

¹⁶ uo. 1. grafikon

¹⁷ uo. 145. p.

vesztették életüket, és 21239-en sérültek meg.¹⁸ A baleseteket túlnyomórészt, 15247 esetben a járművezetők idézték elő, a második leggyakrabban a gyalogosok (961 alkalommal). A járművekben jelentkező műszaki ok csupán 81 alkalommal okozott balesetet, míg pályahibák és egyéb okok 210-szer. Belátható, hogy alig 2%-ban okozta nem emberi tényező a baleseteket, ugyanakkor a vezetők több mint a 91%-ért felelnek.¹⁹ (A számok az elmúlt években kis mértékben, de emelkedtek.) Hasonló adatokat mutatnak többek között az Egyesült Államokban készült statisztikák²⁰

Az Egyesült Államok Közlekedésügyi Minisztériumán belül működő National Highway Traffic Safety Administration részletes felmérést végzett a balesetek okairól a Kongresszus számára 2008-ban, amely alapján a vezetők okozta balesetek mögötti szituációkat vizsgálták több szempontból.²¹ Ezeket elemezve számos olyan tényező figyelhető meg, amelyek okozta balesetek a várakozások szerint lényegesen csökkennek az automatizáció emelkedésével. A szenzorok és a mesterséges intelligencia nem álmosodnak el (a vezető okozta balesetek 3,2%-a), nem lesznek rosszul a volánnál (2,4%), továbbá a tágabban megfogalmazott vezetői hibák (pl. felismerési hibák, 40,6%; illetve döntéshozatali hibák 34,1%) túlnyomó része is kiszűrhető faktorokon alapszik (agresszív vezetés, távolság és sebesség rossz becslése, belső- vagy külső figyelemelterelés, stb.).

III. A büntetőjogi dogmatika alapkérdései

A közlekedési bűncselekmények esetén a hazai szakirodalom és joggyakorlat elsősorban az objektív beszámítás elméletét alkalmazza²², amely vizsgálat három elemből áll; először a normaszegést, következőnek az elkövetési magatartás és az eredmény közötti okozati összefüggést, végül a kettő közti relevanciát vizsgálja a vázolt sorrendben; ha valamelyikre nemleges válasz adható, nem folytatható az elemzés, ugyanakkor mindhárom fennállása esetén is kizárható a büntetőjogi felelősség a bűnösség szintjén. Viski László is hasonló rendszert dolgozott ki a relevancia vizsgálat során, lévén elmélete szerint „*nem tekinthető büntetőjogilag relevánsnak a magatartás, ha a káros eredmény a cselekmény szabályszegő volta nélkül is elkerülhetetlen lett volna, illetőleg az nem a megszegett szabály védelmi céljának körében vagy a szabályszegés szempontjából adekvát módon, illetőleg mértékben következett be.*”²³ Az elmélet alkalmazása előremutató abból a szempontból, hogy a közlekedési normaszegést még a kauzalitás fennállása esetén is csak indíciumnak tartja, amely kettő összefüggése egy külön lépésben vizsgálandó. Így pl. „nem ittas vezetés büntetett, hanem vétségét valósítja meg a gépkocsiját az éjszakai sötétségben, lakott területén kívüli kivilágítatlan főútvonalon, tompított fényszóró használatával, közepes fokú alkoholos befolyásoltság állapotában vezető terhelt, aki az úttest egyenes vonalú szakaszán 78-82 km/óra sebességgel a gépkocsija jobb első részével észlelés nélkül elüti az úttest menetirány szerinti jobb szélétől 70 cm-re szabálytalanul haladó, sötét ruhát viselő és az ütközéstől a

¹⁸ KSH: Közlekedési balesetek, 2017. http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_aves/i_ods001.html (2017. 08. 31.)

¹⁹ KSH: Személy sérüléssel közúti közlekedési balesetek az előidéző okok szerint, 2017. http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_aves/i_ods003.html (2017. 08. 31.)

²⁰ National Highway Traffic Safety Administration: Federal Automated Vehicles Policy- Accelerating the Next Revolution In Roadway Safety, U.S. Department of Federal Transportation, 2016. <https://www.transportation.gov/AV> (2017. 08. 29.)

²¹ NHTSA: National Motor Vehicle Crash Causation Survey, U.S. Department of Transportation, Springfield, Virginia, 2008. 9a táblázat

²² Fülöp Ágnes – Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban, HVG- ORAC Lap- és Könyvkiadó kft., Budapest, 2005. 135-6. o.

²³ Viski László: Közlekedési Büntetőjog, Közigazgatási és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974

helyszínen életét veszítő gyalogost”²⁴, mivel a halálos eredmény és az alkoholos befolyásoltság között nincs közvetlen relevancia.

Lényeges még megemlíteni Békés Imre tanát az objektív gondossági kötelezettségről, amely alapján egy „modell” kell elemezni, aki képességeit elemezve vizsgálandó a gondossági típuskötelezettség. Egy adott személy többféle szituációban többféle típuskötelezettség alá esik, pl. egy orvos munkába menet egy átlagos gépjárművezetőbe, a munkavégzése során egy átlagos orvosé, végül pedig este a gyermekei védelme tekintetében egy átlagos családanya típuskötelezettségeibe esik²⁵. A jogellenesség vizsgálata során a modell elemzése a lényeges, így pl. a közlekedési bűncselekmények esetén alapreakcióideje is az átlagos (a szakértői gyakorlatban főszabályként 0,7-1 másodperc²⁶), így a diszpozíciószerű tényállást megvalósító hétköznapi sofőr esetén nem vizsgálandó, hogy egy autóversenyző elkerülhette volna-e a balesetet. Az objektív modell alkalmazása a vizsgálat során nem csak azért célszerű, mert így a szubjektívum a bűnösség keretein belül számít, hanem mivel a baleset során fennálló személyi faktorok (ideértve az egészségi állapotot, konkrét teljesítőképeség, kipihtenség, stb.) teljes mértékben nem reprodukálhatóak, így megnehezítenék a bizonyítást.²⁷

Azonban Békés Imre rendszerében az objektív gondossági kötelezettség hiánya (cselekménye objektíve előrelátható és objektíve elkerülhető²⁸) konstituálja a jogellenességet, addig Viski ennek hiányát sajátos (de nem egyedüli) jogellenességet kizáró okként építi be a bűncselekmény fogalmi elemei közé²⁹, de ahhoz túl sok kivételt tartalmaz, hogy a gondatlan bűnösség előfeltétele legyen.³⁰

IV. A műszaki hiba kérdése

A jogellenesség vizsgálata során számos esetben zárja ki az objektív előreláthatóságot valamint az elkerülhetőséget (és így a büntetőjogi felelősséget is) a gépjárművekkel előforduló műszaki hiba. A KRESZ 56. § (1) bekezdése példalózó felsorolást ad, ezt erre való tekintettel tágran lehet értelmezni. A hiba kialakulására tekintettel kétféle lehet; váratlanul, előre nem látható módon, illetve hosszabb folyamat során, amely kellő körültekintés tanúsítása mellett előre látható.³¹

Amennyiben a hiba váratlanul alakul ki, a vezető nem tehető érte felelőssé, mivel a sofőr eredményt okozó magatartása nem lesz jogellenes az objektív előreláthatóság következtében. Ezzel szemben eltérő a helyzet a kellő körültekintés mellett észlelhető hiba esetén bekövetkező balesetek alkalmával. A KRESZ 5. § (1) bekezdése határozza meg a közlekedésben való részvétel műszaki feltételeit, amelyet a (2) bekezdés értelmében a telephelyről (garázsból) elindulás előtt a vezető köteles ellenőrizni; amennyiben a műszaki állapot nem felel meg az (1) bekezdésben foglaltaknak, az üzemben tartó köteles az elindulást megakadályozni, a vezető pedig nem indulhat el, az erre adott utasítást pedig köteles megtagadni.

Azonban az önvezető autók esetén műszaki állapot mellett a szoftver ellenőrzése is kérdésessé válik, amely alapján a járművet használónak fel kell ismernie azokat a problémákat, amelyeket a modell is észlelhet. Elsőként felmerül a kérdés, hogy a műszaki

²⁴ BH 2010.7.291.

²⁵ Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974. 273. o.

²⁶ Melegh Gábor: Gépjárműszakértés, Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft, Budapest, 2003. 88. o.

²⁷ Fülöp Ágnes et al.: Közlekedési Büntetőjog, HVG_ORAC, Budapest, 2001

²⁸ uo. 243, 251.

²⁹ Viski: i.m. 331. o.

³⁰ uo. 388

³¹ Fülöp- Major i.m. 486. o.

hibákat példálózó felsorolás szerűen tartalmazó bekezdés kiegészüljön-e egy újabb, az informatikai rendszer meghibásodására utaló ponttal, vagy új bekezdés/paragrafus rendelkezzen erről a kérdéstről, amely esetén pontosabban lehet meghatározni az ellenőrzés körét.

Továbbá kérdésessé válik, hogy modellként milyen ember meghatározása indokolt, azaz milyen típuskötelezettség jellemezze az ellenőrzésnek az „elvárhatóság keretein belüli” mértékét. Egy önvezető (SAE 3-as) szabvány esetén – mivel a vezető fogalma könnyebben meghatározható, ti. rendelkezésre kell állnia, így egy átlagos vezető ismeretei vizsgálandóak, amelybe beletartozik pl. a szoftver által alkalmazott sebesség vagy követési távolság helytelen megválasztásának felismerése.

V. A mesterséges intelligencia felelőssége

Ugyan a kérdésfeltevés egyelőre futurisztikusan hangozhat, a teljesség igénye céljából a kapcsolódó elképzelések elemzése szükséges. A magyar jogrendszeren belül töretlenül megjelenő gyakorlat szerint, amelyet a Gellér Balázs – Ambrus István szerzőpáros által jegyzett legújabb általános részi tankönyv is következetesen használ, a bűncselekmény fogalmi alapja redukált cselekményfogalom, amely értelmében cselekmény csak emberi magatartás lehet.³²

Ugyan a robotok cselekményei hiába előre megjósolhatatlanak, az azokért való emberi felelősség pusztán az előre láthatatlanság miatt nem zárható ki- hasonlatosan ahhoz, ahogy egy veszélyes állat gazdája is felel az állat okozta sérülésekért, és nem hivatkozhat a jószág természetére és a cselekvéseinek előre meghatározhatatlanságára³³, így a robotok egyes cselekményeiért felelhetnek természetes személyek is, amennyiben fennáll a jogellenesség és a társadalomra veszélyesség, továbbá a bűnösség is.

VI. A vezető büntetőjogi felelőssége

Az önvezető gépjárművek esetén a vezető fogalma egyértelműbben határozható meg, mint a teljesen autonómok esetén, ezért célszerűnek tartom külön pontokban vizsgálni az egyes tényállásokat. Továbbá lényeges kiemelni, hogy a bűncselekmény elkövetője kizárólag a gépjármű vezetője lehet, az utasokra (és a gyalogosokra) más szabályok vonatkoznak. A Btk. 240. § (2) bekezdése kimondja, hogy” [a] 233-235. § alkalmazásában nem tekinthetők közlekedési szabályoknak a gyalogosokra és az utasokra vonatkozó rendelkezések.” Ennek értelmében pl. az utas egy általa okozott baleset, amiben a sértett 2 hónap gyógytartamú sérülést szenved, a Btk. 164. § (9) bekezdésének a) pontja szerinti gondatlanságból elkövetett súlyos testi sértésért felel.

Az önvezető/teljesen önvezető distinkciónak köszönhetően egyszerűbb a vezető definiálásának kérdése jelen gépjárművek esetén. Mivel a sofőrtől ez esetben elvárt, hogy átvegye szükség esetén az irányítást, ezért tekinthető vezetőnek (vö. az irányítás átvételéhez a vezetőülésben kell tartózkodnia, és ugyan nem szükséges állandó figyelemmel kísérnie a forgalmat és a környezetet, a gép jelzésekor tőle objektíve elvárt, hogy vegye át az irányítást, így a rendszer jelzése után egyértelműen szerint vezetőnek tekintendő). Ugyanakkor fennáll a kérdés, hogy a szoftver hibaüzenetének elmaradása mellett bekövetkező balesetekért mennyiben állapítható meg felelőssége?

³² Gellér Balázs – Ambrus István: A magyar büntetőjog általános tanai I. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2017. 180. o.

³³ Weigend et al. i.m. 14.

A problémával való, a felmerülése előtti foglalkozás a pusztán dogmatikai okok mellett konkrét előnnyel is jár. Ilyen a jogosítvány helyszíni elvétele, amely a jelenlegi szabályozás miatt súlyos károkat okozhat egy önvezető autóval balesetet okozó vezetőnek, amennyiben a bíróság a felmentéséről dönt. A közútközlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 32. § a) pontja alapján „az ellenőrzésre jogosult szerv (a továbbiakban: ellenőrző hatóság) nevében eljáró személy (a továbbiakban: ellenőrző hatósági személy) az eljárása során a vezetői engedélyt a helyszínen elveszi, ha a járművezető azzal gyanúsítható, hogy közúti veszélyeztetés, közúti baleset során maradandó fogyatékoságot, halált, kettőnél több ember halálát vagy halálos tömegszerencsétlenséget okozó közúti baleset okozása, járművezetés ittas állapotban, illetve járművezetés bódult állapotban bűncselekményt követett el.”

Fontosnak tartom felhívni a figyelmet egy törvényalkotási figyelmetlenségre a kérdés kapcsán. Ha a bűncselekményt vagy szabálysértést elkövetőtől (a helyszínen vagy később) elveszik a jogosítványát, azonban egy későbbi időpontban (pl. egy felülvizsgálat következtében) kiderül, hogy nem áll fenn a felelőssége, ez esetben nem tarthat igényt semmiféle kárpótlásra vagy kártalanításra. Ugyan az alaptalanul elrendelt büntetések, illetve a büntetőeljárás során alkalmazott egyes kényszerintézkedésekért kártalanítás jár, annak eseteit mind a Szabs. tv. és mind a Be. taxatívén sorolja fel. A Szabs. tv. §286 (1) bekezdése alapján „a letöltött szabálysértési elzárás büntetésért, a bíróság vagy a szabálysértési hatóság jogerős döntése alapján elvégzett közérdekű munka büntetésért, valamint a meg nem fizetett pénzbírság, helyszíni bírság szabálysértési elzárásra átváltoztatás esetén annak végrehajtásáért, illetve közérdekű munkával történő megváltásáért”, az (új) BE 844. § alapján „a kártalanítás kizárólag a szabadság korlátozásának, illetve elvonásának a ténye és a tartama miatti hátrányok orvoslására szolgál.” Összegzésként megállapítható, hogy egyik törvény sem tartalmazza a járművezetéstől eltiltást, mint a kártalanítás jogalapját. Ugyanakkor kártérítési kereset sem indítható, mivel a Ptk. 6:519. §-a alapján a másnak jogellenesen okozott károkat köteles a károkozó megtéríteni. Mivel azonban az elvétel a fentiek alapján jogszabály által megengedett magatartással okozták, így a Ptk. 6:520. § d) pontja miatti jogellenességre nem lehet hivatkozni. Ezek alapján tehát egy, a hatóság hibájából fakadó kárért semmilyen anyagi kielégítésre nem tartható igény, ugyanakkor az eltiltás komolyan befolyásolja a járművezetők életét, kiváltképp, ha a jármű munkaeszköz is egyben.

VII.1. A közúti veszélyeztetés

A Btk. 234. § (1) bekezdése eredményként a közvetlen veszélynek kitételt határozza meg, míg elkövetési tárgy mások testi épsége, az elkövetési mód pedig a közlekedési szabályok megszegése. A tényállás kapcsán a limitált veszélyességi szándék vizsgálata az irányadó, ahogy arra a Kúria is rámutatott 41. Bk véleményében- az elkövető szándéka ez esetben csupán a veszélyeztetésre irányul; amennyiben balesetet okoz, és ez gondatlanságából következik be, úgy a 234. § minősített esetei szerint felel. Lényeges kritérium, hogy konkrét, meghatározott személlyel kapcsolatos veszély alakul ki, nem csupán absztrakt (pl. a lekapcsolt lámpával közlekedő, és az elsőbbségi szabályokat nem betartva balesetet okozó sofőr is a közúti baleset okozását követi el, mert önmagában a lekapcsolt lámpával való közlekedés nem eredményez konkrét veszélyhelyzetet, ez csak szabálysértést valósít meg³⁴). Felmerül a kérdés, hogy az önvezető autó vezetője milyen esetekben követi el ezt a tényállást? A limitált veszélyeztetési szándék megállapításához szükséges dolus vizsgálata döntheti el ezt

³⁴ BH. 2014. 67.

a kérdést. Amennyiben a sofőr tisztában van az önvezető technológia hibájával, és így valósítja meg a konkrét veszélyeztetést, mint eredményt, megáll a felelőssége. A TESLA S modellek hang- és szöveges üzenettel figyelmeztetik a vezetőt, ha az irányítás átvétele szükséges³⁵, azonban kérdés, hogy a vezető kimeríti-e ezt a tényállást, ha nem veszi át az irányítást. Az önvezető autók okozta balesetek gyakorlati példái közül a legismertebb ide kapcsolódik.

2016. május 7-én egy Tesla Model S 70D típusú gépjármű Williston (Fl) közelében haladt osztottpályás főúton, egyedül a vezetővel; a szemközti sávból balra kanyarodott nagyívben egy nyergesvontató, amelybe a Tesla fékezés nélkül csapódott bele, majd kb. 30 méterrel az ütközés után, egy közeli szántóföldön állt meg. Az ütközés következtében a Tesla felső része leszakadt, a vezető a helyszínen életét veszítette.³⁶ A baleset kapcsán több, egymástól független vizsgálat is készült, eltérő eredményekkel. Az NTSB vizsgálatában megállapította, hogy a Tesla autópilótája nem érzékelte a vontatót, fékezés nélkül ütközött neki.³⁷ Továbbá megállapításra került, hogy a 41 perces úton 37 percig volt bekapcsolva az autópilóta, amelyek során 25 másodpercig észlelte a sofőr kezeit a kormányon. Ennek következtében számos képi- és hangjelzést adott, amellyel a sofőr figyelmét igyekezett erre felhívni (a Használati Útmutatónak megfelelően), azonban a sofőr ezekre érdemében nem reagált.³⁸ Az NSTB vizsgálatának konklúziójaként mindkét vezető felelősségét állapította meg³⁹; a nyergesvontató nem adott elsőbbséget, ugyanakkor legalább 3,4 másodperce volt a Tesla sofőrjének, hogy manuálisan lefékezze a járművét az ütközés előtt⁴⁰ (ami közel duplája a reakcióidős mérések során tapasztalt legmagasabb értékeknek⁴¹, így a 0,3 szekundumos átlagos fékkésedelmet rászámolva is bőven elég idő lett volna a baleset elkerülésére), azonban a Tesla technológiája nem tett semmit annak érdekében, hogy lefékezze a járművet, hiába volt tapasztalható a vezető rezponzivitásának tulajdonképpeni hiánya. Ezzel szemben az NHTSA arra jutott, hogy nem okozta a technológia a balesetet, mivel figyelmeztette a sofőrt, akinek a technológia működésétől függetlenül figyelnie kellett volna (a használati útmutatóban foglalt szabályok szerint), azonban ezt nem tette meg, így nem köthető technológiai hibához a haláleset⁴².

A fenti jogeset szemlélteti, hogy az önvezető autók gyakorlati elterjedéséhez számos területen a vezetőknek is alkalmazkodniuk kell, így pl. a használati utasításokat is figyelmesen kell elolvasniuk, betartva az abban foglaltakat a szoftver biztonságos kezeléséhez. Jelen tényállás kapcsán lényeges kérdés, hogy amennyiben a magyar Btk. hatálya alá tartozó esetben nem veszi figyelembe a sofőr a technológia figyelmeztetéseit, megállapítható-e a tárgyalt tényállás?

A válasz egyértelmű nem, mivel önmagában a biztonságos közlekedés követelményeinek megsértése még nem eredményez konkrét veszélyt, csupán egy absztraktat (amint arra a

³⁵ TESLA: Model S Owner's Manual, 2017. <https://carmanuals2.com/get/tesla-model-s-2017-owner-s-manual-104179> (2017. 10. 11.) 74. p.

³⁶ National Transportation Safety Board: Crash Summary Report, HWY16FH018, 2017. <https://dms.nts.gov/pubdms/search/document.cfm?docID=453253&docketID=59989&mkey=93548> (2018. 06. 25.)

³⁷NTSB: Adopted Board Report, Accident HWY16FH018, 2017. <https://dms.nts.gov/pubdms/search/document.cfm?docID=457788&docketID=59989&mkey=93548> (2018. 06. 25.)

³⁸ uo. 11. ábra

³⁹ uo. 43. p.

⁴⁰NTSB accident HWY16FH018, Vehicle Dynamics Study <https://dms.nts.gov/pubdms/search/document.cfm?docID=455229&docketID=59989&mkey=93548> (2018. 06. 25.) 9. p.

⁴¹ Melegh i.m. 86. o.

⁴² National Highway Traffic Safety Administration: Investigation: PE 16-007, 2017. <https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2016/INCLA-PE16007-7876.PDF> (2017. 10. 11.) 12-13. pp.

fentebb említett lekapcsolt lámpás jogesetben már utaltam). Azonban ez az absztrakt veszély mindenképp szankcióval szabályozandó, mivel a rizikófokozás tilalmába ütközik, amely elv szerint „senki sem fokozhatja a szabályozott közlekedéssel elkerülhetetlenül együtt járó rizikót”⁴³, amely követelmény a KRESZ 3. § (1) c) pontjában is megjelenik. Ezzel azonban csak a Szabs. tv. 224. §-a szerinti „közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése” tényállását valósítja meg, így megfontolandó a kiemelt közlekedési szabálysértések körébe beemelni egy tényállást, amely az önvezető autók kapcsán az ellenőrzési- irányításátvételi köteleesség megszegését rendeli büntetni.

Véleményem szerint a hibáüzenettel kapcsolatos kérdéskörben a figyelmeztetésre nem reagáló sofőr felelőssége csak a (megalkotandó) KRESZ részletszabályok megsértésére vonatkozik, amelyek a jogalkotó döntésétől függően a közlekedéssel kapcsolatos kiemelt vagy egyéb szabálysértésnek minősülnek.

A vizsgálandó kérdés lényege, hogy milyen megítélés alá esnek a figyelmeztető jelzés hiányában bekövetkező balesetek. Az elhatárolás alapja jelen esetben is a szándékosság kiterjed a limitált veszélyeztetésre. Amennyiben a vezető érzékeli, hogy a jármű másokat veszélybe sodor (azonban egy súlyosabb eredmény kapcsán dolus eventualis sem terheli), elköveti a közúti veszélyeztetés tényállását, azonban, ha ezt nem látja előre (mert pl. nem az út figyelemmel kíséréseivel van elfoglalva, amely egy SAE 3-as szabvány esetén nem is elvárt), a közúti baleset okozása merül fel egy súlyosabb, személyi sérüléssel járó balesetnél.

VII.2. Közúti baleset okozása

A közúti balesetet tényállásának személyi oldalán csak gondatlanság állhat fenn, míg tárgyi oldalon az eredmény a fő elhatárolási alap. A Btk. 235. § (1) bekezdése, mint alapeset, súlyos testi sértés okozását írja elő, a maradandó fogyatékoság, súlyos egészségromlás, tömegszerencsétlenség vagy halál, mint eredmény minősített eseteket eredményez, amennyiben erre is kiterjed az elkövető gondatlansága. (Ugyanakkor, ha a hasonló elkövetési magatartás enyhébb eredményt okoz, a Szabs. tv. 219. §-ben meghatározott közúti közlekedés rendjének megzavarását követi el.)

Az önvezető járművekkel kapcsolatos balesetek kapcsán is a bűncselekmény személyi oldala vizsgálandó, azon belül is a gondatlanság fennállása; amennyiben szándék (akár eventuais is) állapítható meg, a dolus limitált vagy az eredményre kiterjedő voltától függően közúti veszélyeztetés, illetve valamely élet, testi épség elleni bűncselekményt valósítja meg; ezzel szemben, ha negligens vagy luxuriózus gondatlanság sem állapítható meg, a büntetőjogi felelősség kizárható a bűnösség hiányában (vétlenség). A jogellenesség luxuria esetén a gondatlanság súlyosabb foka következtében egyértelműen fennáll, mivel az elkövető felismerte cselekményének lehetséges következményeit. Ezzel szemben negligencia esetén két lehetőség áll fenn: a modell és a konkrét személy képességei a felismerést tekintve egybeestek-e? Amennyiben igen, a felismerés hiányában elmaradt a modelltől, így bűnös; amennyiben alulmaradt a modelltől, bűnössége azon alapul, hogy fel kellett volna ismernie, nem képes eleget tenni az adott típuskötelezettségnek. Ez esetben nem az előéletét kéri számon a jogalkalmazó (ti. miért nem tanult meg jobban vezetni), hanem a felismerés hiányát, hogy tudását meghaladó feladatra vállalkozott.⁴⁴ Dubs szavaival élve „a meg nem engedett rizikó előreláthatóságán nyugszik a negligenciánál a bűnösségi szemrehányás.”⁴⁵

A kérdéskörrel kapcsolatos mélyebb probléma, hogy milyen szinten és milyen formában szükséges meghúzni az önvezető technológia felügyeletét? A SAE 3-as szabvány

⁴³ Fülöp-Major, i.m. 115. o.

⁴⁴ Békés, i.m. 390. o. és. 369. o.

⁴⁵ Viski i.m. 401. o.

lényege, hogy az irányítást csak erre utaló parancs esetén vegye át a vezető, így nem elképzelhetetlen, hogy ilyen hiányában akár teljesen más tevékenységet folytasson, ami az út monitorozását számára lényegénél fogva jelentősen nehezíti (pl. olvasás). Mivel a közlekedést a technológia maga ellenőrzi, szükségtelennek (sőt, kontraproduktívnak) vélem a vezető számára további szigorú ellenőrzési kör meghúzását. Továbbá részletes, taxatív ellenőrzési kötelezettségek meghatározását is felesleges bonyolításnak tartanám (pl. „a vezető a figyelmeztetés hiányában is köteles a sebesség helyes megválasztásának, a követési távolság betartásának, stb-nek az ellenőrzésére), ehelyett egy általánosabb megfogalmazást vélek célravezetőnek (pl. „a vezető a figyelmeztetés hiányában is köteles a közlekedésben való biztonságos részvételt biztosítani”). Utóbbi megoldás esetén a szakértői bizonyításra jelentős hangsúly tevődne az adott szituáció elemzésére (ti. minek az elégséges lehetőségére nyújtott lehetőséget a konkrét szituáció), míg a jogalkalmazás feladata az általános megfogalmazás. Ugyan tág keretdiszpozíció már rendelkezésre áll, mivel ez a magatartás megszegi a KRESZ 3. § (1) c) pontban foglalt veszélyeztetési tilalmat, nem szerencsés pusztán az általános szabály alapján szankcionálni, mivel ez sérti a az Alkotmánybíróság gyakorlatában megállapított előreláthatóság követelményét, amely miatt a kérdéses c) pont a gyakorlatban a „gumi-szabály” nevet kapta.⁴⁶

Ugyanakkor lényegesnek tartom felhívni a figyelmet, hogy a vezető ebben az esetben nem az egyedüli ellenőrzést végző, lényegében a gépi ellenőrzésben bízva az egyértelmű hibák felismerése várható el tőle, így észrevételem szerint a gyakorlat feladata lesz, hogy az ellenőrzési kötelezettséget enyhébben húzza meg. Egy konkrét példával élve: egy főútvonal enyhébb kanyarulata előtt 60 km/h sebességhatárolás van. Ha egy vezető ezt átlépve, 70 km/h-s sebességgel veszi ezt be, majd ebből kifolyólag balesetet okoz, a normaszegés, az okozatiság és a kettő közötti relevancia miatt felelőssége megállapítható lesz. Ezzel szemben eltérő eredményre juthatunk, ha figyelembe vesszük az önvezető technológia helyes sebességmegválasztásában való bizalmat. A 60 és a 70 km/h-ás sebesség között „érzésre” (az emberi testre ható oldalgyorsulási erők alapján) lényeges különbség nem érezhető, így a jármű helyes sebességmegválasztásában alappal bízó vezető felelőssége nem lesz megállapítható jogellenesség hiányában. Ezzel szemben, ha a vezető érzi a kanyarodáson a sebesség helytelen megválasztását, kötelessége keletkezik a beavatkozásra.⁴⁷

A fenti gondolatmenet első látásra a bűnösök menekülését teszi lehetővé. Ugyanakkor véleményem szerint a gondolatmenet illeszkedik a megengedett kockázatvállalás kérdéskörébe. A magyar jogrendszer *expressis verbis* nem ismeri a fogalmat, azonban Békés Imre szerint jogellenességet kizáró oknak tekinthető, azokban az esetekben, ahol egymással szemben áll a diszpozíciószerű eredmény bekövetkezésének lehetősége és valamely, a törvényi tényállás keretein kívül jelentkező előny realizálásának lehetősége. Amennyiben a) a hipotetikus előny, mint reális alternatíva áll fenn, és nem individuális, hanem társadalmilag hasznos lehetőségként fogható fel, b) az előny az eredmény súlyával arányban áll, továbbá c) a magatartás célja az előny elérése és végül d) az eredmény elkerülésére (korlátozására) megfelelő biztonsági intézkedéseket tartalmaz (tehát tkp. gondosan kell eljárni)⁴⁸. Az önvezető járművek jelentette előny a 2. pontban került részletezésre, és jelen esetben a balesetek mértékének jelentős csökkenése arányban áll a szűkebb felelősségi kör meghúzásával. Az eredmény, mint magatartási cél elérése egy teljesen önvezető autó kapcsán lényegében különösebb vizsgálat nélkül megállapítható, elvégre kevesen használnának egy (sokkal biztonságosabb) járművet bűncselekmény elkövetésére, továbbá ez a pont gondatlanság esetén automatikusan fennáll. Végül figyelemmel kell lenni a megfelelő

⁴⁶ Fülöp- Major, i.m. 108. o.

⁴⁷ 1,5-1,8 m/s² oldalgyorsulás már észlelhető, de nem/alig kellemetlen, míg ennél jelentősebb (2,5-5 m/s²) már igen. uo. 63. o.

⁴⁸ Békés i.m. 309. o.

biztonsági intézkedések megtételére, amely meghatározott időközönkénti kötelező szakértői ellenőrzésekkel és a szoftverbe épített önellenőrző funkciók mellett megállapítható. A fentiek értelmében az önvezető funkció működése során okozott balesetekért némileg eltérő modellgondosság alkalmazását tartom célszerűnek.

Továbbá lényeges kérdés, hogy terheli-e felelősség a vezetőt, ha a balesetet egy „override”-dal (az önvezetést baleset elkerülése érdekében hirtelen kormányzással kikapcsolva) okozta, pedig nem lett volna rá szüksége, mivel az automata képes lett volna azt elkerülni. E téren releváns a hazai bírói gyakorlat, amely alapján a szabályszerűen közlekedő, ám más hibájából veszélyhelyzet elhárítására kényszerülő gépkocsivezető büntetőjogi felelősségét a baleset elhárítása érdekében szükséges intenzív elhárítás elmulasztása alapozza meg; az elhárítás célszerűtlen vezetéstechnikai megoldása azonban a büntetőjogi felelősség körén kívül esik.

A bírói gyakorlat szerint a „szabályos közlekedés viszonyai között hirtelen változó helyzetben, az elkövetőn kívül álló okból, másodpercek vagy azok tört része alatt egy dinamikus forgalmi helyzet valamennyi releváns tényezőjének megítélésében az elkövető mindent mérlegelő körültekintő gondossága reálisan nem kérhető számon. Ha tehát a terhelt ilyen helyzetben nem a legcélravezetőbb megoldást választotta, ám a baleset elhárítását a maga választotta módon késedelem nélkül megkezdte, a bekövetkezett balesetért való felelőssége nem állapítható meg.⁴⁹ Mivel egy hasonló feltételezett esetben a vezető egy választásának tekinthető az override alkalmazása (ahogy az automatára hagyás egy másik lenne), a hibás választása nem kérhető számon pusztán azért, mert azt célszerűtlen megoldással akarta megoldani.

Végül lényeges megemlíteni a kérdés szempontjából mérföldkőnek minősülő, 2017. március 18-án Arizonában történt balesetet, amely során egy automata üzemmódban lévő Uber gázolt halálra egy kerékpárost; az előzetes vizsgálatok szerint a jármű vezetője nem követte figyelemmel az automatika műveleteit, ugyanakkor ez kötelessége lett volna. Amennyiben a végleges vizsgálatok is ezt állapítják meg, álláspontom szerint fennáll a gondatlansága, mivel megszegte a gyártó általi leírásban foglalt kötelezettségét.⁵⁰ Az eset kapcsán azonban messzemenő következtetéseket csak a részletesebb vizsgálatok után lehet tenni, továbbá szükséges felhívni a figyelmet, hogy ez a szintű fejlettség még nem érte el a SAE 3-as szabványt.

VIII. Kitekintés: az önvezető járművek okozta balesetek a kártérítési felelősség tükrében

A közlekedési balesetek jellemző velejárója az anyagi kár, amelyre a Ptk. szerződésen kívül okozott károk, azon belül pedig a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint felel. A veszélyes üzemi felelősség szigorúbb, objektív, szemben a szubjektív alapú felróhatósággal. A Ptk. 6:535. § szerint „*Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni.*”, a közlekedés pedig fokozott veszéllyel jár, mivel apró mozdulatok is súlyos károkat okozhatnak - a bírói gyakorlat szerint a gépjárművek tipikusan ide tartoznak (ahogy minden más gépi erővel működő eszköz is⁵¹), így a robotizáció előrehaladásával a veszélyes üzemi felelősség alkalmazása kiterjedtebbé válik.

⁴⁹ 3. Bf. 19/2010/9.

⁵⁰ US National Transportation Safety Board (2018): Preliminary report Highway HWY18MH010 <https://www.nts.gov/news/press-releases/Pages/NR20180524.aspx> (2018. 06. 25.)

⁵¹ Havasi Péter (in: Polgári jog: Kommentár a gyakorlat számára, III. kötet, szerk: Petrik Ferenc): A felelősség egyes esetei, HVG-ORAC, Budapest, 2014. 982. o.

A mentesüléshez bizonyítandó, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik (lényeges fogalmi elem, hogy a vis maior csak külső ok lehet, így pl. a vezető szívrohama nem)⁵². A károkért az üzemben tartó felel, akinek érdekében a veszélyes üzem működik a 6:536. § (1) szerint. Természetesen a felelősség megállapítása során a gyártó felelősségéről rendelkező a Ptk. LXXII fejezete szerinti termékfelelősségi szabályokat is alkalmazni kell, azonban a gyakorlatban a termékfelelősségi szabályokra nem szokás kártérítési keresetet alapítani, mivel a kötelező felelősségbiztosítás miatt egyszerűbb a biztosítótól követelni a megtérítést.⁵³

IX. Kitekintés: szabálysértések és objektív normaszegések

A közlekedési bűncselekmények során számos tényállás esetén az elkövető tudata, valamint az eredmény határolja el a bűncselekményt a szabálysértéstől (pl. a szándékosan okozott közvetlen veszély a közúti veszélyeztetés bűncselekményét, míg a gondatlanul okozott a közúti közlekedés rendjének megzavarásának szabálysértését valósítja meg). Mivel a Szbstv. felelősségi szabályainál utal a Btk. fogalmaira a 2. § (1) bekezdésében, a fentebb foglalt szabályok az önvezető autókkal elkövetett szabálysértésekre is alkalmazhatóak.

Azonban lényeges szólni a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegésekről, amelyeket a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet határozza meg. Ide tartozik számos, a köznyelvben szabálysértésként élő normaszegés, azonban lényegi különbség, hogy jelen esetekben a gépjármű üzemeltetőjével szemben kell kiszabni- a rendelet szóhasználata így mérlegelésre sem ad lehetőséget, a felelősség objektív lesz. Az ide tartozó tényállásokat a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: kkt.) 21. § (1) a)-i) pontja tartalmazza, ilyen pl. a sebességtúllépés. Az objektív felelősségből fakadóan ezen szabályok megítélése is lényegesen egyértelműbbé válik; mivel nem függ a szándékosságtól ill. gondatlanságtól, azzal a gépjármű üzemben tartója tartozik.

X. Összegzés

A kutatás az általános részi dogmatikán és a bírói gyakorlaton keresztül vizsgálta a felvetett problémákat, majd rátért azon tényállásokra, amelyekre hatással lehet a robotizáció. A büntető anyagi jogi dogmatikai kérdések azonban jogszabálmódosítást nem igényelnek, ugyanakkor a jogalkalmazás számára szükséges lesz a gyakorlat egységesítése a jogállami követelmények miatt, amelyhez a –meglehetősen új technológia miatt– a műszaki és informatikai szakértők alkalmazása is elengedhetetlen lesz, tekintve, hogy a széttartó gyakorlat komoly sérelmeket is okozhat (ld. a jogosítvány elvételével kapcsolatos, jelenleg is fontos problémát).

Összegezve a kérdéskört, a XXI. század első felében végbemenő fejlődés a modern életvitel terén korábban elképzelhetetlen távlatokat fog megnyitni, amely egyik leglényegesebb eredményeként megteremti az utazással töltött idő hasznos kitöltésének lehetőségét. A technológiai változásokra azonban reagálnia kell a büntetőjognak is, hogy az esetleges balesetek következtében határozott választ adhassanak a jogalkalmazási kérdésekre, így kerülve el a társadalom bizalmatlanságát az új technológiában és az igazságügyben egyaránt.

⁵² Somkutas- Kőhidi i.m. 23.o.

⁵³ u.o. 24