

Az önvezető járművek vezetőjére és üzemeltetőjére vonatkozó felelősségi szabályok a német, osztrák, angol és magyar jogban

I. BEVEZETÉS

Az önvezető autókkal kapcsolatos polgári jogi felelősségi kérdéseket vizsgálva az alapkérdést az jelenti, szükség van-e az ezen a területen megvalósuló és már megvalósult innovációval (vezetéstámogató rendszerek) kapcsolatban sajátos, új jogintézmények bevezetésére, vagy a már meglévő felelősségi megoldások megfelelően alkalmazhatók (a technológia által elvárt szükségszerű értelmezési kérdések tisztázását követően)? Az önvezető autó üzemelése kapcsán kára keletkezhet magának az üzemeltetőnek (a gépjárműben, más dolgában, életében vagy testi épségében), más veszélyes üzem üzemeltetőjének (az előbbivel egyező károk) vagy kívülálló harmadik személynek (dologban okozott kár vagy személyiségsérelem).^[1] Az önvezető autó üzemelése során az okozati összefüggés okozói oldaláról vizsgálva alapvetően négy esetkörrel különíthetünk el: a hardver (vagyis a gépjármű mechanikus és elektromos alkatrészeinek valamelyike vagy ezek összessége), a vezető, a szoftver és ezek szabadon permutált együttese által okozott baleseteket.^[2] Az alábbiakban vizsgált országok szabályozásában arra kerestem választ, hogy van-e objektív felelősségi alakzat a gépjárművek üzemeltetőjének felelősségére, ez milyen okból bekövetkező károkat ölel fel, milyen mentesülési lehetőségek vannak, továbbá a vezető felelőssége felvethető-e az üzemeltető felelősségétől elkülönítve és hogy van-e az önvezető (vagy bizonyos fokú autonóm vezetési képességekkel bíró) járművekre speciális szabályozás, amely érinti a klasszikus felelősségi szabályozást is.

[1] Kívülálló harmadik személynek minősül a gépjárműben utazó és üzemeltetőnek nem minősülő személy is.

[2] A szoftverből és hardverből eredő hibák elkülönítésére lásd: Somkutas - Kőhidi, 2017, 237-246.

II. NÉMET JOG

Németország nem csak jogi, de – helyesen – etikai kérdésként is foglalkozik az önvezető autókkal. A német Közlekedési Minisztérium által szorgalmazott bizottság jelentése hat különböző szintet különböztet meg az önvezetőrendszer-mentes rendszerektől a vezetőmentes rendszerekig.^[3] Szabályozás szempontjából az utolsó két szint került fókuszba, a teljesen automatizált, illetve a vezető nélküli autók. Érdekeség, hogy a bizottság az emberi, technológiai döntések és következmények mellett az állatjóléti intézkedések fontosságára is felhívta a figyelmet. A jelentés talán a megérdemeltnél kevesebb reflektorfényt kapott Németország határain túl, pedig a jogalkotás biztos alapjait az általa feltett és megválaszolt etikai, erkölcsi kérdések jelentik.

Speciálisan a felelősségre tekintve megállapítható, hogy a BGB általános felelősségi szabályai mellett a gépjárművek üzemeltetésével kapcsolatban megvalósuló káreseményekre speciális felelősségi szabályokat találhatunk a *Straßenverkehrsgesetz*-ben (továbbiakban: StVG), amelyet ráadásul 2017-ben módosítottak, éppen a jelen kutatás tárgyát képező önvezető technológiák alkalmazása miatt. Ez volt talán az első átfogó, önvezető járművekkel kapcsolatos speciális felelősségi szabályokat meghatározó joganyag Európában.

Előjáróban megállapítható, hogy az StVG nem határozza meg, ki a jármű vezetője, hanem azt írja elő, hogy aki közúton járművet vezet, annak rendelkeznie kell az illetékes hatóság által kiállított vezetői engedéllyel.^[4] Az StVG 1a. §-a rendelkezik a magas szintű vagy teljesen automatizált vezetési funkcióval ellátott gépjárművekről („*Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion*”), a szabályozásból megállapítható, hogy nem minden szinten lévő rendszerre, hanem csak egy bizonyos automatizálási fokon álló gépjárműtől állapítható meg a szabályok alkalmazhatósága, amelynek központi elemét a rendeltetésszerű használat képezi („*wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird*”). Ugyanezen szakasz (2) bekezdése határozza meg, hogy milyen technikai berendezéssel kell rendelkezni: a) a rendszer aktiválását követően képes legyen a gépjárművet a közlekedési szabályoknak megfelelően irányítani, b) a vezető által bármikor felülbírálható vagy deaktiválható legyen a rendszer, c) képes legyen felismerni azt a szituációt, amikor vissza kell adnia manuális üzemmódra az autót, d) az előbbire képes figyelmeztetni valamilyen módon a vezetőt (látható, hallható vagy más érzékelhető módon), e) jelzi a hibás működést (gyártói termékleírással ellentétes működés). Az StVG. 1a. § (4) bekezdése meghatározza, hogy ki minősül ilyen jármű esetében vezetőnek: az, aki a funkciót a gépjármű irányítása érdekében

[3] http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bericht-der-ethik-kommission.pdf?__blob=publicationFile.

[4] StVG 2.§ (1).

aktiválja, még akkor is, ha saját kezűleg nem vezeti a járművet.^[5] Tehát a törvény kiterjeszti a vezető fogalmát olyan személyre, aki klasszikus értelemben nem folytat vezetési tevékenységet. Ennek következménye, hogy a vezetőre vonatkozó szabályok alkalmazhatóak az ilyen járművet vezető személyre is, kiegészítve e jogokat és kötelezettségeket az StVG 1b. §-ban írt jogokkal és kötelezettségekkel. Az StVG. 1b. §-a szerint az ilyen módon vezető személy a vezetési funkció használata során nem köteles a közlekedési eseményeket és a gépjármű irányítását szemmel tartani, de mindenkor készen kell lennie arra, hogy a kézi irányítás átvételét végre tudja hajtani. Azaz folyamatosan készen kell állnia erre az eseményre, és át kell vennie az irányítást, ha a rendszer őt erre felszólítja, vagy ha nem szólítja fel, de ő maga felismeri, vagy fel kell ismernie ezt a szituációt.

Az StVG előbb citált szakaszával összefüggésben már találhatunk bírósági ítéletet is. Az adott, 2018-as ügyben a vezetést segítő rendszer üzemelése közben keletkezett kár, így a felperes a gyártó marasztalását kérte, azonban nem termékfelelősség, hanem szavatosság alapján.^[6] (A per valójában tehát nem egy harmadik személynek okozott kár miatti kártérítési per volt, hanem a gépjármű tulajdonosa perelte a gyártót, mert megítélése szerint a rendszer hibásan működött és ezzel összefüggésben kívánt szavatossági igényt érvényesíteni.) A történeti tényállás szerint a felperes egy Mercedes-Benz E220d-t vásárolt, amely egy kikapcsolható, ún. „Drive-Q” vezetéstámogató rendszerrel is rendelkezett. A rendszer többek között tartalmazott egy kormányzásra képes pilóta üzemmódot, amely aktív sávváltásra is képes volt, valamint távolságtartó automatikával is rendelkezett. A távolságtartó automatika emberi beavatkozás nélkül képes a távolságot, a sebességet figyelembe véve szabályozni a gépkocsi mozgását, akárcsak egy továbbfejlesztett Tempomat. Ez a funkció az autópályán, valamint a folyamatos leállással és újraindulással együtt járó közlekedési szituációkban alkalmazható. A rendszer képes volt emellett felismerni a közlekedési jeleket és továbbítani azt a vezető rendszer számára, elősegítve ezáltal a megfelelő sebesség megválasztását. A felperes azt állította, hogy a rendszer hirtelen kigyorsításokat végez annak ellenére, hogy az adott útszakaszon nem változnak meg a sebességkorlátozással kapcsolatos előírások (tehát pl. nem jelenik meg új tábla), továbbá az autópályán hirtelen módon és váratlanul vészfékezésekbe kezd. Így a jármű csak a vezetéstámogató rendszer kikapcsolása mellett használható rendeltetészerűen. Erre tekintettel a felperes hibás teljesítésre hivatkozva a vezetéstámogató rendszer árához igazított árleszállítási igényt fogalmazott meg. Az alperes arra hivatkozott, hogy a rendszernek vannak immanens korlátai, amelyek azonban megfelelnek a tudomány jelenlegi állásának. Elképzelhető, hogy a táblák nem megfelelő elhelyezése vagy az érzékelőkamera szennyeződése vezet a felperes által érzékelt

[5] „Fahrzeugführer ist auch derjenige, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des Absatzes 2 aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert.”

[6] AG Dortmund, Urteil vom 07.08.2018 - 425 C 9453/17.

hibás működéshez. A felperes kereseti kérelmét végül elutasította a bíróság. A dortmundi Amtsgericht tehát a fenti ügyben úgy döntött, hogy egy vezetést segítő rendszer alkalmazásakor a technika jelenlegi állása mellett nem várható el, hogy ez a rendszer ugyanúgy előrelátó módon reagáljon egy különleges eseményre, mint egy emberi vezető. Továbbá: mindaddig, amíg a rendszer nem végez önállóan a közlekedési szabályokkal ellentétes manővert (ideértve a sebességtúllépés esetét is), addig nem állapítható meg szavatossági igény. A bíróság megállapította továbbá, hogy a vonatkozó törvényi rendelkezések alapján a vezetőnek készen kell állnia arra, hogy a rendszer hibás működése esetén visszavegye az irányítást a járműve felett (itt utalt a bíróság az StVG új előírásaira). Ez a kötelezettség pedig a dinamikus haladáshoz szükséges valamennyi feladatra igaz. A hibás teljesítés értékelése körében úgyszintén figyelembe kell venni, hogy a technikai fejlettség legmagasabb szintjén álló termék esetén nagyobb a hibagyakoriság, ebben az esetben a vásárló az alap biztonsági szint („*Basicsicherheit*”) szavatolását várhatja el.

Az StVG kifejezetten ismeri az üzembentartói objektív felelősséget, a 7. § rendelkezései szerint: ha a gépjármű működése valamely személy halálával, testi épségének vagy egészségének sérelmével vagy a tulajdonának károsodásával jár, az üzembentartó köteles a sérelmet szenvedett fél kárát megtéríteni. Ez kétségtől objektív felelősség, akárcsak a magyar jogban, az üzembentartó felelőssége kiterjed minden olyan káreseményre, amelynek oka az üzemeltetés körében jelentkezett. Ehhez képest megjelenik a vezető lehetséges kártérítési felelőssége is az StVG 18. §-ban és a BGB 823. §-ban. A vezető mentesül a felelősség alól, ha a kárt nem ő okozta. Az önvezető járműveknél megjelenő „kiterjesztett” vezető fogalom miatt e kártérítési szabályok az önvezető autó vezetőjére is alkalmazandók. Megállapíthatjuk továbbá, hogy a rendszer hibája esetén az üzembentartó felelőssége fennáll, annak ellenére, hogy a vezető felelőssége esetleg nem áll fenn. A fenti – alapvetően hibás teljesítéssel összefüggő – esetből pedig arra a következtetésre juthatunk, hogy az üzembentartói kártérítési felelősségre alapított regressz igény nem feltétlenül állna meg, ha a rendszer egyébként az elvárható és alapvető biztonsági szintet teljesítette.

Az StVG 12. §-ában található még a kártérítési felelősség szempontjából speciális rendelkezést: a kártérítési limit általában 5 millió euró, önvezető autó esetében azonban 10 millió euró halál vagy testi sérülés esetén, dologban okozott kár esetében általában 1 millió euró, önvezető járművek esetében azonban 2 millió euró. Azaz az egyébként fejlettebb és elvben biztonságosabb vezetést biztosító önvezető rendszerekkel kapcsolatban a törvényi kártérítési limit magasabb. Ennek oka lehet, hogy a jogalkotó úgy értékelte, e járművek még nem terjedtek el széles körben, áruk viszonylag magas, a károkockázat egyelőre nehezen kalkulálható, így magasabb fokú felelősségbiztosítói helytállást vár el. Ez azonban tovább drágítja egy ilyen gépjármű üzemeltetését, hiszen a megemelt kártérítési limitet e járművek esetében az átlagoshoz képest magasabb biztosítási díjakat eredményez.

A termékfelelősségre egyébként a német termékfelelősségi törvény (*ProdHaftG*) szabályait kell alkalmazni, a párhuzamos kártérítési igények nem kizártak. A károsult szabadon dönthet: milyen alapon és kivel szemben érvényesíti igényét. Úgyszintén a gyártó esetleges felelőssége nem zárja ki az üzembentartó felelősségét, viszont egy esetleges regressz igény érvényesítésére lehetőséget biztosít.

A törvény előírja ilyen járművek esetén a káresetek dokumentálhatósága érdekében, hogy rendelkezniük kell speciális adatrögzítő berendezéssel (ezt szokás fekete dobozként emlegetni, de jelen esetben egyáltalán nem előírás, hogy a gépjárműhöz képest ellenállóbb anyagból készüljön). Az StVG 63a. § (1) bekezdésének előírásai szerint tulajdonképpen a navigációs rendszeren keresztül történő adattárolás, mint kötelezettség jelenik meg. A rendszernek tárolnia kell a manuális és az automatizált üzemelés közötti váltás pontos helyét és idejét, annak idejét, hogy a rendszer mikor szólította fel a vezetőt a manuális mód átvételére vagy visszavételére, mikor állt be esetleg hiba a működésben. A gépjármű tulajdonosa a rögzített adatokat 6 hónap elteltével törölni köteles, de kivételes esetben (pl. baleset) megőrzési kötelezettsége van, akkor az adatok csak 3 év elteltével törölhetők.

III. OSZTRÁK JOG

Az üzembentartó vétkességtől független, objektív felelősségét Ausztriában külön törvény szabályozza, ez a *Bundesgesetz vom 21. Jänner 1959 über die Haftung für den Ersatz von Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen und beim Betrieb von Kraftfahrzeugen (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz* (továbbiakban: *EKHG*)). A törvény a vasút és a gépjármű-üzemeltetés esetén felmerülő károkért való felelősség szabályait tartalmazza azokra az esetekre, ha a baleset folytán valaki meghal, megsebesül vagy dologban okoznak kárt. A törvény felelősségi megoldása tulajdonképpen a magyar veszélyes üzemi felelősséggel azonosítható (*Gefährdungshaftung*), vagyis azokra az esetekre nézve tartalmaz felelősségi szabályt, amikor a balesetben részes valamely személy felelősségét nem vétkességi alapon akarjuk megállapítani. A gépjármű által okozott károkért az üzembentartó („Halter”) felel.^[7] A törvény szerint az minősül üzembentartónak, aki saját érdekében használja a járművet. Amennyiben valaki az üzembentartó beleegyezése nélkül használta a baleset időpontjában a gépjárművet, úgy ő felel az üzembentartóra vonatkozó szabályok alapján.^[8] A törvény az ABGB-re utalva határozza meg a károsulti közrehatás esetén alkalmazandó kármegosztás szabályait.

A mentesülési feltételekre tekintve szintén megállapítható, hogy a szabályozás nagyban hasonlít a magyar veszélyes üzemi szabályokhoz. Az üzembentartó ugyanis mentesül, ha a kárt olyan elkerülhetetlen esemény („*unabwendbares*

[7] EKHG 5. § (1) bek. szerint: „Für den Ersatz der im § 1 bezeichneten Schäden haftet bei der Eisenbahn der Betriebsunternehmer, beim Kraftfahrzeug der Halter”.

[8] EKHG 6. § (1) bek.

Ereignis”) okozta, ami nem a gépjármű állapota miatt bekövetkező hiba vagy a vezető hibája. Jól látható, hogy ez tulajdonképpen a veszélyes üzemi tevékenység körén kívül eső elháríthatatlan oknak feleltethető meg. A magyar joggal szemben azonban az osztrák jog kifejezetten meghatároz néhány olyan esetkört, amelyet elkerülhetetlen eseménynek tekint, ilyen lehet a károsult vagy harmadik személy vagy esetleg egy állat közrehatása. A törvényben úgyszintén találunk szabályokat a veszélyes üzemek találkozására,^[9] a visszkereseti igényre,^[10] a kártérítés maximumára.^[11]

A témánk szempontjából releváns, hogy az önvezető járművekre külön jogszabályt is találhatunk az osztrák jogban, ez az *Automatisiertes Fahren Verordnung* (továbbiakban: AutomatFahrV).^[12] A jogszabály tárgyi hatályából megállapítható, hogy még nem a közúti közlekedésben való részvételre, hanem inkább a közúti tesztelésre kialakított szabályrendszert tartalmaz. Az AutomatFahrV meghatározza a vezetővel szembeni követelményeket, így például annak a vezető pozíciójában kell tartózkodni, még akkor is, ha klasszikus vezetési tevékenységet nem végez,^[13] kötelezettsége továbbá, hogy szükség esetén visszavegye a vezetési tevékenységet az önvezető rendszertől.^[14] A német szabályozáshoz hasonlóan az osztrák jog is előírja egy feketedobozhoz hasonló adatrögzítő („*Unfalldatenspeicher*”) alkalmazását. A jogszabály meghatározza még az egyes vezetéstámogató rendszerekre vonatkozó speciális szabályokat, felelősségi szabályokat azonban egy kivétellel nem találhatunk benne. Ez pedig éppen az a szakasz, amely előírja, hogy a vezető felelős marad azért, hogy visszavegye az irányítást („*Der Lenker darf diesen Systemen bestimmte Fahraufgaben übertragen, bleibt aber stets verantwortlich, seine Fahraufgaben wieder zu übernehmen.*”).^[15] E törvényi rendelkezésből azonban az következik, hogy egyrészt a vezetéstámogató funkciók használata az EKHG szerinti üzembentartói felelősség megállapítását nem befolyásolja (hiszen működésbeli hiba), másrészt a ténylegesen vezető személy nem mentesülhet arra való hivatkozással, hogy a rendszer meghibásodott, ha lehetősége volt arra, hogy az irányítást visszavegye (azaz a rendszer visszajelezte a hibát vagy a vezető más módon felismerhette azt, és a rendszer visszaengedte az irányítást).

[9] EKHG 8. §.

[10] EKHG 11. §.

[11] EKHG 15. §.

[12] Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren (Automatisiertes Fahren Verordnung).

[13] AutomatFahrV 3. § (1) bekezdése: „Fahrzeuge, die mit solchen Systemen ausgerüstet sind, dürfen nur verwendet werden, wenn der Lenker den für ihn vorgesehenen Platz in bestimmungsgemäßer Weise einnimmt”.

[14] AutomatFahrV 3. § (2) bekezdése: „Der Lenker darf diesen Systemen bestimmte Fahraufgaben übertragen, bleibt aber stets verantwortlich, seine Fahraufgaben wieder zu übernehmen”.

[15] Lásd: AutomatFahrV már fentebb hivatkozott 3. § (2) bekezdése.

IV. MAGYAR JOG

A magyar jog szempontjából a két legérdekesebb esetkör a műszaki hiba (hiszen ez magában foglalhatja akár a szoftver hibáját is) és a szoftver (megfelelő vagy hibás) működése mellett megvalósuló vezetői hiba. A kialakult bírói gyakorlat szerint mindkét esetkörben megállapítható az üzembentartó felelőssége. Azaz amikor a jármű valamely alkatrésze hibás (pl. fékhiba, futómű meghibásodása), akkor tulajdonképpen nem találjuk magunkat szembe új jogi kihívással, hiszen ez az esetkör eddig is ismert volt a gyakorlatban. A veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint az üzembentartó felelőssége megállapítható, a kötelező felelősségbiztosítás alapján pedig a biztosító megtéríti a kárt. A magyar jogban pl. a veszélyes üzemi felelősség alóli mentesülés egyik objektív feltétele az, hogy a kár oka a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül essen. A másik mentesülésre vezető *konjunktív* feltétel az, hogy az ok elháríthatatlan legyen. Tehát mindkét feltételnek teljesülnie kell ahhoz, hogy az üzembentartó felelősségét ne lehessen megállapítani, és a biztosító ne feleljen. Azaz amennyiben a gépjármű bármely alkatrészének hibája az oksági folyamat indító oka, úgy nem igazán képzelhető el, hogy az üzembentartó felelőssége ne álljon meg. A tevékenységi kör fogalmát ugyanis a bírói gyakorlat érezhetően nem szűkíti, nem kapcsolja kizárólag a motorikus meghajtáshoz vagy az az által kialakuló erőhatásokhoz. Így pl. „a gépjármű megállítást és a motor leállítását követően a gépjármű ajtajának kinyitása hozzátartozik a gépjármű üzemeltetéséhez, ezért az ezzel összefüggésben okozott kárt a felelősségbiztosító köteles megtéríteni.”^[16] Ugyanígy a rövid időre megállított gépjármű esetén az emberi hatás átmeneti megszűnése nem szünteti meg a veszélyes jelleget, ha a megállítás a továbbhaladás szándékával történt (a kéziféket nem húzták be). Az így történt leállítással nem szűnik meg a gépjármű forgalomban való részvétele.^[17] A gépjármű üzemelésének vagy közlekedésbeli fizikai mivoltának okain túl az aktuális közlekedési szituáció egyes elemei (legalábbis azok, amelyekre a gépjármű vezetője még bármiféle hatást gyakorolhat) is a tevékenységi körbe tartozó okok lehetnek.^[18] Továbbá meg kell említeni, hogy a veszélyes üzem fogalmának eseti mérlegelése során megfigyelhető a tevékenységi kör vonatkozásában egyfajta „átsugárzás”, azaz a tevékenység veszélyes jellege áttevődik a kárt kiváltó végső okra. Ha a gépjármű üzemeltetése során szívrohamot kap a vezető, az bár elháríthatatlan, a tevékenységi körön belüli ok lesz, mivel

[16] BH 2007.1692.

[17] BH 2005.54.

[18] Általában elmondható, hogy gépjárművek okozta károk esetén az adott közlekedési szituáció olyan, amelynek jelentősége van a működési kör meghatározása során. Így történhetett, hogy egy esetben a bíróság tevékenységi körbe tartozónak minősítette a zebrán áthaladó sötét színű kutyát is, mivel „a közúton haladó gépjármű esetén ebbe a körbe mind a személygépkocsi, mind az általa igénybe vett közút, mind pedig a számára az adott időpontban fennálló közlekedési helyzet beletartozik” (BH 2002.359.).

önmagában (pl. az utcán sétálva) nem jelent akkora veszélyt, mint gépjárművezetés közben. Ugyanígy felhozható az a klasszikus eset, amely szerint a felpattanó kavics azért okoz kárt, mert kapcsolatba kerül a gépi meghajtású kerékkel (és a gépjármű kerekének erőhatása áttevődik rá), önmagában az úton pihenve azonban veszélyessége elhanyagolható. Az előbbiekhöz hasonlóan a fékhiba hiába elháríthatatlan, a veszélyes üzem tevékenységi körébe esik, vagyis nem vezet mentesülésre.

A felelősség tehát ezekben az esetekben objektív, azaz (leszámítva a veszélyes üzemek találkozását) nem vizsgáljuk a gépjárművet vezető vagy azt rendszeresen karbantartó személy felróhatóságát.^[19] Ennek oka pedig nem más, mint hogy a jogalkotó által értékelni rendelt módon a jogalkalmazó veszélyesnek minősít egy adott tevékenységet, és ennek jogkövetkezménye egyfajta érdekelv alkalmazása lesz (aki a hasznot húzza, az viselje a veszélyt is).^[20] A bírói gyakorlat szerint pedig az a tevékenység veszélyes, „amelynek a folytatása során fellépő, viszonylag csekély mértékű rendellenesség is súlyos kárral fenyegető veszélyhelyzetet – életveszélyt, maradandó fogyatékoságot okozó sérülés, maradandó egészségromlás vagy tetemes vagyoni hátrány bekövetkezésének veszélyét – alakíthat ki,” illetve „a tevékenység akkor is, ha folytatójának csekélyebb mértékű vétkessége – akár enyhe fokú gondatlansága – ugyanilyen súlyos kárveszéllyel fenyegető helyzetet teremthet.”^[21]

Összegzésképpen tehát megállapíthatjuk, hogy ha a mentesülési okokat invertáljuk, vagyis megnézzük, hogy mikor nem mentesülhet az üzembentartó, megállapíthatjuk, hogy amennyiben az ok tevékenységi körbe esik (legyen az akár „belső vis maior”), mindenképpen megáll a felelősség, vagyis ezen (lehatárolt) esetekben tulajdonképpen helytállási kötelezettségről beszélhetünk. (Itt legfeljebb csak a károsulti felróható közrehatás miatti kármegosztás csökkentheti a felelősség mértékét.) Ezt némileg árnyalja, ha két veszélyes üzem találkozik, ekkor ugyanis a rendellenesség lokalizálása (melyik üzem tevékenységi körébe esik) másodlagos, először felróhatósági alapon határozzák meg, ki feleljen (vagy milyen arányban történjen közöttük a kármegosztás).

A magyar szabályozásra tekintve röviden mindenképpen szükséges még megemlíteni a 11/2017. (IV. 12.) NFM rendeletet, amely két releváns KÖHÉM rendeletet is módosított. A rendelet 3. § (8) pontja kitér arra, hogy a fejlesztési célú jármű üzemeltetési felelősségét a járműfejlesztő viseli, ehhez kapcsolódóan

[19] Ez alól kivételt jelent a biztosító visszkereseti igénye, lásd: a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény 34. § (1) bekezdésben felsorolt esetkörök. Pl. követelheti a biztosító a kártérítési összeg megtérítését a biztosítottól, több biztosított közös károkozása esetén bármelyiküktől, ha a kárt jogellenesen és szándékosan okozták vagy pl. az üzembentartótól, ha a balesetet a gépjármű súlyosan elhanyagolt műszaki állapota okozta.

[20] Vö.: Ptk. 6:536. § (1) bek.: „A fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának az minősül, aki nek érdekében a veszélyes üzem működik”.

[21] BDT 2012.2661.

a rendelet 2. mellékletének (2. pont: bejelentőlap) III. 7. pontja pedig rögzíti, hogy: "valamennyi fejlesztési célú autonóm jármű esetében a tesztelés teljes idejére kötelező a teljes körű felelősségbiztosítás megléte."

A magyar jogban tehát a német joghoz hasonló megoldásokkal találkozhatunk, de egyelőre speciális felelősségi szabályozás nélkül (kivéve a tesztüzemet), a német jog ugyanis – ahogy azt fentebb tárgyaltam – szintén ismeri és elismeri az üzembentartó felelősségét,^[22] amely a magyar joghoz hasonlóan objektív, kimentésre csak vis maior (pontosabban: *höhere Gewalt*) esetén van lehetőség.^[23] A vezető felelőssége is felvethető (amennyiben az üzembentartótól eltérő személy), aki a magyar joghoz hasonlóan felróhatósági alapon felelhet.^[24]

V. ANGOL JOG

A magyar jogban a vezető felróható magatartása esetén (ittas állapot,^[25] sebesség-túllépés stb.) szintén az üzembentartó felelőssége állapítható meg, még akkor is, ha az autót ténylegesen vezető személy nem a gépjármű üzembentartója (kivételt csak a gépjármű jogellenes használata jelenthet). Mivel a vezető személy felróható magatartása mindenképpen a tevékenységi körbe eső ok lesz, ebben az esetben nem mentesülhet az üzembentartó. Csak kivételes esetekben képzelhető el ugyanis, hogy a vezető felróhatósága esetén mégis azt állapítsa meg a bíróság, hogy a baleset elháríthatatlan volt.^[26] A domináns károsulti közrehatás jogalkotói értékelése figyelhető meg a 2018-ben elfogadott *Automated and Electric Vehicles Bill*-ben is arra az esetre nézve, ha a károsult úgy engedélyezte az önvezetést, hogy ennek feltételei nem álltak fenn.^[27]

[22] Straßenverkehrsgesetz (StVG) 7. § (1): „Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen”.

[23] StVG 7. § (2): „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird”.

[24] Lásd StVG 18. § (1).

[25] Az autó elindítása és a „vezetés” fogalmának éles elválasztásával járhat az önvezető rendszerek terjedése, mint azt az ausztrál National Transport Commission tanulmánya (lásd [http://www.ntc.gov.au/Media/Reports/\(E5695ACE-993C-618F-46E1-A876391B8CD9\).pdf](http://www.ntc.gov.au/Media/Reports/(E5695ACE-993C-618F-46E1-A876391B8CD9).pdf)) is teszi. Az ittas ember sokkal inkább utas, semmint sofőr egy valódi önvezető autóban, ezt pedig a (büntető)jogi szabályozásnak is figyelembe kell vennie.

[26] Olyan esetekben fordulhat ez elő, amikor a károsult felróható közrehatása pregnáns módon megjelenik az oksági láncban, ezzel szemben pedig a vezető felróható magatartása hiányában is bekövetkezne a baleset, pl. amikor a gyorshajtó vezető akkor is elütötte volna a gyalogost, ha a megengedett sebességgel hajt. Meg kell azonban jegyezni, hogy az alapul vett esetben a bíróság mégis megállapította az üzembentartó felelősségét, mert bár a baleset a sebességkorlátozás betartása mellett is bekövetkezett volna (a gyalogos ugyanis féktávolságon belül lépett ki), a közlekedési szituációra tekintettel (közelségen lévő gyalogátkelő, buszmegállók) a megengedett sebességnél alacsonyabb sebességet kellett volna választani, amely mellett a baleset elhárítható lett volna a bíróság döntése értelmében (BDT 2013.2972.).

[27] Automated and Electric Vehicles Act 2018. Sec. 3. (2).

A magyar és német joggal szemben az Egyesült Királyság szabályozása a vezető felelősségére és biztosítási kötelezettségére fókuszál, kiterjesztve ezt a klasszikus vétkességi esetkörök (gyorshajtás, ittas vezetés, stb.) mellett a nem megfelelő állapotban lévő gépjárművel való közlekedésre is, vagyis a műszaki hibáért való felelősség az angol jogban a vezető oldalán merül fel.^[28] Az Egyesült Királyságban a magyar és német megoldáshoz képest lényeges eltérés, hogy a kötelező biztosítás nem az üzembentartóra, hanem a vezetőre hárul kötelezettség,^[29] a vezető személyének kiesésével azonban egy biztosítási szürke zóna keletkezik, amelyet kezelni szükséges. Lényeges és új szabályokat tartalmaz az önvezető autókval kapcsolatos felelősségi kérdésekre az Automated and Electric Vehicles Bill.^[30] Ennek második szakasza kiterjeszti a biztosítási kötelezettséget az önvezető járművekre és az azok (emberi behatás nélküli) üzemelése közben keletkező károkra. Ugyanezen szakasz rendelkezik arról az esetről, ha biztosítással nem rendelkező gépjármű okoz kárt, ilyenkor – ha más felelősségi alakzat alkalmazására nincs lehetőség – a gépjármű tulajdonosa felel a károkért.

VI. ÖSSZEGZÉS ÉS A SZABÁLYOZÁS LEHETSÉGES JÖVŐBELI IRÁNYA

Jelen tanulmányban a német, osztrák, magyar és angol szabályozás bemutatásán keresztül kívántam érzékelteni, hogy a gépjármű üzembentartójának felelősségére vonatkozó szabályozásában rejlő különbségek miatt értelemszerű különbségek mutatkozhatnak Európán belül az önvezető járművek felelősségi kérdéseinek szabályozása során is. Az egységes szabályozás nyilvánvalóan nagyobb bizonyosságot jelentene a gyártók számára (költségekalkuláció szempontjából), a fogyasztók számára (az esetleges károk megtérülése szempontjából) és a biztosítók számára (kockázatértékelési szempontból) is. Az eltérő hagyományok miatt azonban a termékfelelősségen túl a felelősségi szabályozás egységesítése egy külön szabályozási szívetet alakítana ki a közlekedési eszközökre vonatkozó szabályozáson belül. Ha esetleg ennek ellenére ezt tekintjük jó irányznak, úgy a következő kérdés az: milyen felelősségi modellt vennénk alapul?

Az Európai Parlament *A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles* című jelentésének mellékletét képezi két tanulmány: az egyik, a felelősségi kérdéseket is taglaló Dr. E.F.D. Engelhard és R.W. de Bruin, LL.M. által írt *Legal analysis of the EU common approach on the liability rules and insurance related to connected and autonomous vehicles*. A tanulmány megállapításaiból is táplálkozó jelentés ugyancsak az általam felvetett kérdést vizsgálja, azaz hogy a kapcsolódó polgári jogi felelősség szabályozását közösségi szintre kell-e emelni? Ha igen, akkor egy ilyen lépésnek milyen

[28] Lásd: Road Traffic Act, 1988. Sec. 40A.

[29] Lásd: Road Traffic Act, 1988. Sec. 143.

[30] <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/section/2/enacted>.

előnyei és milyen költségei lehetnek? Jelenleg két olyan uniós jogszabály van, amely a járművekkel kapcsolatos felelősségi kérdéseket szabályozza. Az egyik az ún. „Gépjármű-biztosítási irányelv” (2009/103/EK irányelv),^[31] a másik pedig a „Termékfelelősségi irányelv” (85/374/EGK irányelv).^[32] A jelentés megállapításai szerint e két irányelv jelen formájában is alapvetően alkalmazható az önvezető járművekre is. Négy potenciális új veszélyforrást (baleseti okot) valószínűsít azonban a jelentés: az önvezető módra történő átváltás engedélyezésével kapcsolatos hiba, hálózati hiba, hackelés és kibertámadás és a programozással kapcsolatos hibák (a programozás során keletkező választásokban rejlő kockázatok), amelyekkel kétségtelen, hogy szabályozási oldalról is foglalkozni kell.

A hivatkozott tanulmány a főbb nemzeti felelősségi szabályok elemzését és összehasonlítását is elvégzi (jelen tanulmányhoz képest több tagállami szabályozást érintve),^[33] vonatkozó fejezetének címe („why claimants will prefer traffic liability over the PLD”) is utal rá, hogy a károsultak a termékfelelősséggel szemben az általános felelősségi szabályokra történő hivatkozást választják, így ezek kiemelt vizsgálata mindenképpen indokolt.^[34] A tanulmány megállapításai szerint alapvetően három megoldás figyelhető meg. Az egyik, a károsultra nézve igen csak kedvező, pl. Franciaországban alkalmazott „veszély-alapú” (*risk-based*) felelősség, ami tulajdonképpen a magyar dogmatika szerinti objektív felelősségként határozható meg. Emellett a „klasszikus” kártérítési felelősségi főszabályok (*fault based liability*, azaz vétkességen alapuló felelősség) alkalmazása is megfigyelhető (azaz nem határoznak meg külön szabályokat erre a területre) például az általam is felhozott Egyesült Királyságban. Míg például Svédországban a vétkességtől független, ún. *no-fault* alapú biztosítási jogviszony létezik, azaz a károsult nem kártérítési igénnyel élhet, hanem a biztosítási jogviszonyból következően kereshet megtérítést (ez pedig független az okozó gépjármű vezetőjének vagy üzemeltetőjének vétkességétől vagy vétlenségétől).

Véleményem szerint nem lehet általánosságban megállapítani, hogy az általános (közlekedési balesetekre általában alkalmazandó) felelősségi szabályok alkal-

[31] Az Európai Parlament és a Tanács 2009/103/EK Irányelve (2009. szeptember 16.) a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről.

[32] A Tanács irányelve (1985. július 25.) a hibás termékekért való felelősségre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről (85/374/EGK).

[33] Továbbá Görögország, Németország, Ausztria, Olaszország, az Egyesült Királyság és a Dél-afrikai Köztársaság szabályozásának összehasonlító vizsgálatát végzi el Noussia, 2019. 64.

[34] A szerzők elsősorban arra gondolnak, hogy egyes esetekben fel sem merülhet a termékfelelősség alkalmazása, mert a kárt nem termékhiba, hanem a természetes elhasználódás (avulás), időjárás-tényezők, rongálás vagy nem megfelelő javítás okozza. Ezekben az esetekben a „klasszikus”, közlekedési károkkért való felelősségre vonatkozó szabályokat lehet felhívni. Ezen esetek többségére természetesen vonatkozik a gépjármű-biztosítási irányelv kötelező felelősségbiztosítást előíró szabálya. Azokban az esetekben, ha a gépjármű a vezetőn, tulajdonoson, használón kívüli személynek okoz kárt, a kötelező gépjármű felelősségbiztosítás alkalmazható lesz (az irányelv összegszerű minimumkövetelményeket támaszt, azonban egyes tagállamokban nincs ilyen korlátozás). Meg kell jegyezni, hogy a gépjármű-biztosítási irányelv minimum-harmonizációs jelleggel bír, azaz a tagállamok ehhez képest a károsultak javára kedvezőbb szabályokat előírhatnak.

mazása a termékfelelősségi szabályok alkalmazásához képest előnyösebb helyzetet eredményez-e a károsultra nézve, mivel – bár a termékfelelősségi szabályok erősen harmonizáltak – az általános felelősségi szabályok harmonizációjáról nem beszélhetünk (vagyis a kérdést tulajdonképpen tagállamonként kell feltenni). A hivatkozott tanulmányokból is levonható azonban az a következtetés, amelyet a magyar joggyakorlat is megerősít, hogy a károsultak a biztosítóval szembeni igényérvényesítést preferálják (még hozzá felelősségbiztosítás alapján) és csak marginális esetekben merül fel a gyártóval (vagy annak biztosítójával) szembeni igényérvényesítés. Mivel Európán belül a meghatározó nemzeti jogrendszerek mindegyike ismer az objektív okból bekövetkező balesetekre is felelősségi rendelkezést (még ha nem is objektív felelősségi szabályt) vagy legalábbis kompenzációs mechanizmust, ezek pedig értelemszerűen alkalmazhatók az önvezető járművekkel kapcsolatos (véltetően túlnyomó többségében) objektív okból bekövetkező balesetekre is, így véleményem szerint ezen a téren nincs szükség harmonizációra. A német szabályozást megfigyelve azonban logikusnak tűnik az egyébként vélelmezett csekélyebb előfordulási arányt mutató, szubjektív okozói faktorra vonatkozó szabályozás harmonizálása. Azaz bár a vezető szerepe elvben visszaszorul,^[35] de legalábbis kötelezettségei lényegesen átalakulnak, mégis jól körülírható azon kötelezettségek köre, amelyek – nemzeti szabályozási hagyományoktól függetlenül – *expressis verbis* rögzíthetők, akár közösségi szinten is.

IRODALOM

- Channon, Matthew – McCormik, Lucy – Noussia, Kyriaki (2019): *The Law and Autonomous Vehicles (Contemporary Commercial Law)*. Informa Law from Routledge, 1. ed.
- Engelhard, E.F.D-de Bruin, R.W.: EU Common Approach on the liability rules and insurance related to Connected and Autonomous Vehicles Final Report. In: Delvaux, Mady (2018): *A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles*. (Elérhető: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU\(2018\)615635_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU(2018)615635_EN.pdf). Letöltés ideje: 2020. április 28.).
- Somkutas Péter – Kőhidi Ákos (2017): Az önvezető autó szoftvere magas szintű szellemi alkotás vagy kifinomult károkozó? In: *In Medias Res*. 2017/2. sz.
- Udvary Sándor (2016): Vehere necesse est – az önvezető gépjárművekhez kapcsolódó jogi kérdések körvonalazása. In Gellén Klára – Görög Márta (szerk.): *Lege et fide Ünnepi tanulmányok Szabó Imre 65. születésnapjára*. Iurisperitus Kiadó, Szeged.

[35] Lásd még: Udvary, 2016, 648.