

SZABÓ ANDRÁS

Polgári Jogi Tanszék

Témavezető: dr. Fuglinszky Ádám egyetemi tanár

DOI: <https://doi.org/10.56966/2024.36.Szabo>

AZ ÖNVEZETŐ AUTÓK KÁRTÉRÍTÉSI FELELŐSSÉGE – MI LESZ VELED, VESZÉLYES ÜZEMI FELELŐSSÉG?

1. Bevezetés

Az önvezető járművek már nemcsak jövőbeli ígéretek. Kalifornia államban San Francisco városában 2023 augusztusáig két taxitársaság önvezetésre képes járművei összesen 8 millió mérföldet tettek meg.¹ Az ilyen technológiával felszerelt járművek biztonságossága azonban megkérdőjelezhető az Amerikai Egyesült Államokban szövetségi szinten működő National Highway Traffic Safety Administration („Országos Közúti Közlekedésbiztonsági Hivatal”) 2022-ben közzétett riportja alapján, amely szerint 10 hónap alatt az önvezető rendszereket használó autók 400 balesetben voltak érintettek, amelyek következtében 6 ember meghalt és 5 szenvedett súlyos sérülést.²

Az Amerikai Egyesült Államok egyes tagállamainak szabályozása az európai szabályozásokkal szemben megengedő az önvezető autók közutakon való tesztelése terén. Európában – az önvezető autók szabályozásában élvorsnak számító – Németország 2021-ben tette csak lehetővé az autonóm közlekedésről szóló törvény³ hatályba lépésével a nemzetközi téren legtöbbet használt, a *Society of Automotive Engineers International* által közzétett, az automatizáció 6 fokozatú skáláján⁴ a négyes szintű járművek – egyelőre időben és térben korlátozott – használatát.⁵

Jelen tanulmány célja, hogy a technológia és a jogrendszer fejlődésével összefüggésben röviden összevesse a hatályos német és magyar felelősségi rendszert az önvezető autók által jelentette kihívások szemszögéből, és javaslatot fogalmazzon meg egy olyan világ felelősségi

¹ Steve Nadis: 1. bekezdés

² NHTSA riport

³ Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren („A Közúti Közlekedésről szóló és a Kötelező Felelősségbiztosításról szóló törvény módosításáról szóló törvény – Törvény az autonóm közlekedésről”) 12.7.2021, BGBl. I 2021, 3108 (https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&jumpTo=bgbl121s3108.pdf#_bgbl_%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl121s3108.pdf%27%5D_1718398901515)

⁴ Society of Automotive Engineers, J3016. számú állásfoglalása: 0-ás szint: nincs automatizáció; 1-es szint: vezetéstámogatás; 2-es szint: részben automatizált közlekedés; 3-as szint: feltételes automatizált közlekedés; 4-es szint: magasan automatizált közlekedés; 5-ös szint teljesen automatizált közlekedés.

⁵ Szabó András 2023: 373. o.

rendszerére, amelyben csak önvezető autók közlekednek, de ennek bekövetkezési ideje még bizonytalan.

2. A közúti balesetek hatályos felelősségi rendszere

A hatályos szabályok alapján a magyar és a német jogban a közúti balesetekért való felelősség három pilléren alapszik, az üzembentartó – magyar jogban veszélyes üzeminek hívott – felelősségén, a vezető – a magyar jogban felróhatóságon alapuló, a német jogban pedig a vélelmezett vétkességen, valamint az általános vétkességi⁶ alapú – deliktuális felelősségén, illetve a gyártó termékfelelősségén (kiegészítve a német bírói gyakorlat által kialakított gyártói deliktuális felelősséggel).

A német Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) vétkességen, illetve a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (Ptk.) felróhatóságon alapuló felelősségi rendszere (továbbá a magyar jogrendszerben – a német jogrendszertől, amelyben egyedi jogalkotói döntés szükséges ehhez – generálklauzulaként szabályozott veszélyes üzemi felelősség is) jelenlegi formájában alkalmazható lehetett volna akár az első ipari forradalom idején feltalált gépekre, és alkalmazható lehet majd az önvezető autók által okozott károokra is.

A német jogrendszerben a magyar veszélyes üzemi felelősséghez hasonló tényállás („*Gefährdungshaftung*”) meghatározott – nem kizárólag modern technológiákhoz köthető⁷ – veszélyforrásokhoz kapcsolódnak. Emiatt elképzelhető, hogy az önvezető autók egyeduralmának megjelenését követően nem lesz alkalmazható, a *Straßenverkehrsgesetz*⁸ (StVG) 7. §-a, amely a gépjárművel okozott károkért való felelősséget szabályozza. Az ehhez kapcsolódó korábbi uralkodó álláspont szerint az üzembentartó felelőssége feltételezi, hogy a vezetőnek befolyása van a vezetői magatartásra, és ennek a gép–ember közötti együttműködésnek a kockázatát telepítette az StVG az üzembentartóra.⁹ Az autonóm járművekről szóló törvényhez fűzött indoklás azonban az StVG 2021-ben történt reformja során egyelőre kihúzta a talajt ezen érvelés alól,¹⁰ mert az autonóm funkciókkal ellátott négyes szintű önvezetésre képes járművekhez kapcsolódóan keletkezett károk felelősségére is az StVG 7. § alkalmazhatósága mellett foglal állást,¹¹ amelyet a német szakirodalom azóta a teljesen önvezető autók kapcsán sem kérdőjelezett meg.

⁶ A német jogban alkalmazott „*Verschulden*” a magyar jogban alkalmazott felróhatóság fogalmának nem feleltethető meg maradéktalanul, ezért a tanulmányban a két fogalom a két jogrendszer megkülönböztetésére is szolgál.

⁷ A BGB 833. §-a alapján bármilyen állat tartója csak akkor mentesülhet a felelősség alól, ha a kárt haszonállat okozta, amely az állattartó foglalkozását, keresőtevékenységét vagy tartását szolgálja, és a haszonállat tartója az állat felügyelete során betartotta a forgalomban elvárt gondosságot, vagy a kár ezen gondosság tanúsítása esetén is bekövetkezett volna. Tehát azon állatok tartói, amelyek nem minősülnek haszonállatnak, nem mentesülhetnek a felelősség alól.

⁸ Straßenverkehrsgesetz vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) (“*A közúti közlekedésről szóló törvény*”)

⁹ Zech 2022: A 62. o.

¹⁰ BT-Drucks. 19/27439: 25.o.; Beschluss der 90. Justizministerkonferenz: 2. o.

¹¹ Wagner 2023b: 2. o.

A háttérben meghúzódik még harmadik pilléreként a gyártók termékfelelőssége és a gyártóknak a német bírói gyakorlat által kimunkált általános deliktuális alapú felelőssége. (A magyar jogrendszerben is lehetséges az általános deliktuális tényállás alapján a gyártóval szemben igényt érvényesíteni, azonban ennek a némethez hasonló jelentőségű gyakorlata nem alakult ki.) E tényállásokra alapozottan azonban a gyakorlatban ritkán érvényesítenek igényt, mert a leggyakrabban vezetői hiba vagy karbantartással kapcsolatos mulasztások okozzák a baleseteket, amelyekért a vezető vagy az üzembentartó tartozik felelősséggel.¹² A gyártó, illetve a gyártónak minősített személyek termékfelelőssége a hatályos rendszerekben legfőképpen a károkozók felelősségbiztosítói által érvényesített regressz igények útján érvényesül.

A kötelező felelősségbiztosításról szóló törvények – a magyar kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény (Kgfb tv.) 28. §-a, illetve a *Versicherungsvertragsgesetz*¹³ (VVG) 115. §-a – biztosítják a károsult közvetlen igényérvényesítési lehetőségét a károkozó kötelező felelősségbiztosítójával szemben, ezzel egyszerűsítve a károsultak igényérvényesítését. Fontos azonban, hogy a felelősségbiztosítók csak jogszabályban meghatározott mértékben kötelesek helytállni a károkért, így amennyiben a károsultaknak ezen összeget¹⁴ meghaladó mértékű kára van, azt közvetlenül a károkozóval szemben tudják érvényesíteni.

Amennyiben a balesetért felelős személy nem található, vagy ha a kárt okozó jármű üzembentartója – kötelezettsége ellenére – nem rendelkezik felelősségbiztosítással, úgy a károsult egy alappal szemben érvényesítheti kártérítési igényét mind a német („*Garantiefond*”),¹⁵ mind a magyar jogban (Kártalanítási Számla).¹⁶

Az üzembentartó veszélyes üzemi felelőssége, a kötelező felelősségbiztosítás és a biztosítókkal szembeni közvetlen igényérvényesítés kombinációja jól működő kártérítési gépezetet hozott létre, amelynek működtetésében rengeteg piaci és állami szerv vesz részt.¹⁷ A jelenlegi rendszer nagyon magas költségeit kritizálja – álláspontom szerint megalapozottan–

¹² Wagner 2017: 759. o.

¹³ *Versicherungsvertragsgesetz* vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) (“*Biztosítási szerződésről szóló törvény*”)

¹⁴ Kgfb tv. 13. § (1) bekezdés: Egy biztosítási esemény vonatkozásában a károsultak számától függetlenül a biztosító dologi károk esetén káreseményenként egymillió-háromszázezer eurónak megfelelő forintösszeg-határig, személyi sérülés miatti károk esetén káreseményenként hatmillió-négyszázötvenezer eurónak megfelelő forintösszeg-határig köteles helytállni, amely összegek magukban foglalják a káresemény kapcsán bármilyen jogcímen érvényesíthető követeléseket, az igényérvényesítés költségeit (beleértve a jogi képviselési költségeket is), valamint a teljesítés időpontjáig eltelt időszakra járó kamatokat.

StVG 12. §: (1) bekezdés: A kártérítésre kötelezett fél: 1. egy vagy több személy ugyanazon esemény által okozott halála vagy sérülése esetén összesen ötmillió euró erejéig; ha a kárt az 1a § szerinti nagymértékben vagy teljesen automatizált vezetési funkció használata vagy az 1e § szerinti autonóm vezetési funkció működtetése okozta, összesen tízmillió euró erejéig felel; visszerhes kereskedelmi célú személyszállítás esetén ez az összeg nyolcnál több személy halála vagy sérülése esetén minden további elhunyt vagy megsérült személy esetén 600.000 euróval emelkedik; 2. vagyoni kár esetén, még akkor is, ha ugyanazon esemény következtében több vagyontárgy is károsodott, összesen legfeljebb egymillió euróig, ha a kárt az 1a § szakasz szerinti nagymértékben vagy teljesen automatizált vezetési funkció használata vagy az 1e § szerinti autonóm vezetési funkció működtetése során okozták, összesen legfeljebb kétmillió euróig felel. (A szerző saját fordítása.)

¹⁵ *Pflichtversicherungsgesetz* vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213) (“*Kötelező biztosításról szóló törvény*”): 12. §; Wagner 2023a: 1312. o. 1. bekezdés

¹⁶ Kgfb. tv.: 35. §

¹⁷ Wagner 2023a: 1313. o. 2. bekezdés

Wagner, mert a biztosítási díjak évente sok milliárd eurós összeget tesznek ki.¹⁸ Az azonban nem vitatható, hogy a károsultaknak ez a rendszer megfelelő védelmet nyújt, hogy a kárukat, ha nem is a károkozó, akkor annak biztosítója, vagy az említett alapok megtérítik.

3. A digitalizációval kapcsolatos felelősségi jog kihívásai

A hatályos felelősségi jog technológiasemleges, és változtatás hiányában az önvezető autók által okozott károkra is változatlanul alkalmazható marad.¹⁹ Az azonban álláspontom szerint kétséges, hogy a változatlan felelősségi rendszer a leghatékonyabb és az önvezető autók gyártói, üzemeltetői és használói között a kockázatokat a legjobban osztja-e el. Emiatt véleményem szerint szükséges, hogy a technológiai fejlődés fényében felülvizsgáljuk a jelenlegi szabályokat, mert a digitalizáció a kártérítési jog számára komoly kihívást jelent. A digitális rendszerek autonóm módon döntenek majd anélkül, hogy a rendszereket létrehozó vagy üzemeltető személyek irányítani tudnák ezeket a döntés meghozatalának időpontjában. Ezzel a gyártó, illetve az üzemeltető és a digitális rendszer magatartása közötti kapcsolat megszűnik²⁰, és tulajdonképpen értelemben tárgyak hozhatják meg a döntéseket. Ez a döntés nincsen előre meghatározva²¹, és a parancsok merev programozottsága helyett, tehát a „ha... akkor” séma helyébe olyan öntanuló, önfejlesztő rendszerek lépnek, amelyek az adott helyzetben rengeteg információt dolgoznak fel, és hoznak meg önálló döntéseket. A rendszer ezzel kikerül a gyártója, a felhasználója vagy az üzemeltetője teljes körű ellenőrzése és felügyelete alól,²² ezeket a kockázatot a szakirodalom gyakran autonómiakockázatnak nevez.²³

Az autonómiakockázat megjelenése mellett a jelenlegi felelősségi rendszer alapját képező kockázatok (a gépjárművezetők, akik, a jármű felhasználásával okozzák a balesetek túlnyomó részét, azáltal, hogy a jármű mozgásáról, irányáról és sebességéről ők döntenek) is megváltoznak, mert a teljesen önvezető autók elterjedésével átveszik ezeket a feladatokat a jármű rendszerei.²⁴ A vezetőnek így már nem lesz ráhatása a jármű viselkedésére (azon túl, hogy eldönti, használja, vagy nem használja a járművét), és nem is szabad, hogy ez számára lehetséges legyen, többek között a hozzáértésük hiánya miatt.

4. Új felelősségi rendszer?

Az egyik nyilvánvaló reakció egy új szereplő megjelenésére az volt, hogy váljon maga az új szereplő (pl. a mesterséges intelligencia, vagy akár az önvezető autó) a felelősség alanyává. Az

¹⁸ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft 67. Geschäftsentwicklung in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung („Az üzletág növekedése a gépjármű-felelősségbiztosítás terén”) (<https://www.gdv.de/gdv/statistik/statistiken-zur-deutschen-versicherungswirtschaft-uebersicht/schaden-und-unfallversicherung/geschaeftsentwicklung-in-der-kraftfahrzeug-haftpflichtversicherung-137954>) (utolsó letöltés dátuma: 2024.06.23.)

¹⁹ Wagner 2023b: 2. o.

²⁰ Teubner 2018: 164. o.

²¹ Zech 2022.: A. 44. o.

²² Wagner 2023b: 2. o.

²³ Zech 2022: A 12. o.

²⁴ Wagner 2023a: 1314. o. 3. bekezdés

Európai Parlament egy korábbi, 2017-es állásfoglalásában éppen ezt a lehetőséget mérlegelte,²⁵ azonban ez véleményem szerint elvetendő. Egy új felelősségi alany létrehozása csak akkor jelenthetne érdemben megoldást, ha olyan pénzügyi forrásokkal rendelkezik, amelyek biztosítják a vele szemben fellépő kártérítési igények teljesítését és a vele szemben érvényesített kártérítési igények, vagy azok lehetősége alkalmas a kockázatok csökkentésére is (betöltve ezzel a kártérítési jog preventív és reparatív funkcióját).

A reparatív funkciót a társasági jogból ismert minimális tőkekövetelmények, vagy a jelenleg a közúti közlekedés során már fennálló biztosításkötési és fenntartási kötelezettségek ugyan betölthetnék, a preventív funkciót azonban álláspontom szerint nem tudja, mert a kockázatot a már legyártott önvezető autó nem tudja önállóan mérsékelni. Mind a minimális tőkekövetelmény teljesítése, mind a biztosítás kapcsán elsődlegesen a gyártók jöttek szóba, hogy fedezzék az újonnan előállít ún. e-személy minimális tőkéjét, és/vagy kötelező felelősségbiztosításának díját. Wagner álláspontja szerint azonban ennél célravezetőbb, ha a gyártókat közvetlenül terhelné a felelősség, mert ha nem, fennáll a kockázata annak, hogy a károsultak viselnék a kárt, ha annak mértéke meghaladja az ún. e-személy rendelkezésére bocsátott minimális tőkét vagy a rá megkötött biztosítást.²⁶

A felelősség potenciális alanyaként így a gyártó vagy a felhasználó (ideértve az üzembentartót is) marad. A gyártó befolyása jelentősen megnő a kockázatok kezelésében azáltal, hogy a vezetést az autó veszi át, a gyártó által – esetlegesen partnerei közreműködésével – kifejlesztett algoritmus felhasználásával, majd forgalomba hozza az ezzel felszerelt autókat, az általa kellő mennyiségű és minőségűnek ítélt tesztelést követően. Minden valószínűség szerint az önvezető jármű gyártója a forgalomba hozatal után is megtartja – de legalábbis képes lesz arra, hogy fenntartsa – a felügyeletet a felhasznált szoftverek felett, hogy azokat további fejlesztésekkel, frissítésekkel lássa el. Amennyiben ezek a frissítések a jármű biztonságos üzemelése szempontjából relevánsak, a felhasználó nem akadályozhatja majd meg ezek telepítését, köteles lesz azok elfogadására és igénybevitelére az önvezető autó alkalmazása során.

Wagner álláspontja szerint minden amellettszól, hogy a közúti balesetekért való felelősséget a gyártó viselje, mert a felhasználó (legyen az akár a gépjárműben ülő, akár az üzembentartó) a teljesen önvezető jármű működése során csak statisztika. Az ő példája szerint senki nem gondolná, hogy egy turistabusz utasa felelős egy esetleges baleset következményeiért, ily módon egy önvezető jármű utasára vagy üzembentartójára telepíteni a kockázatokat értelmetlen. A felelőségnek arra a szereplőre kell koncentrálnia, aki saját magatartásával képes a károk bekövetkeztét megakadályozni, és ez – álláspontja szerint – az önvezető autók esetében a gyártó.²⁷ Wagner álláspontja azonban figyelmen kívül hagyja az önvezető autók üzemeltetéséhez fűződő érdeket, mint a kockázatosztás alapját, amely a magyar veszélyes üzemi felelősség egyik alapja.

²⁵ Az Európai Parlament 2017. február 16-i állásfoglalása a Bizottságnak szóló ajánlásokkal a robotikára vonatkozó polgári jogi szabályokról (2015/2103(INL)) (EP Állásfoglalás): 59. f. pont

²⁶ Wagner 2023b: 2. o.

²⁷ Wagner 2023a: 1314. o. 4. bekezdés

A felelősségi jognak így meg kell ahhoz teremtenie a gazdasági ösztönzőket, hogy a gyártó az általa, illetve a beszállítói által előállított rendszereket egyre biztonságosabbá tegye.²⁸ Wagner javaslata szerint a jelenlegi gyakorlattól eltérően – miszerint a kötelező felelősségbiztosítók regressz igény útján érvényesítik a termékfelelősségen alapuló igényeket – nem regressz igény formájában kellene a gyártókkal szembeni igényt érvényesíteni, hanem közvetlenül, mert az önvezető járművek esetében a gyártóval szembeni igény válna általánossá (a jelenlegi üzembentartóval szembeni veszélyes üzemi felelősségen alapuló igényérvényesítéssel szemben). Wagner javaslata alapján azokban a – ritka – esetekben, amikor az üzembentartó és/vagy a járművezető közrehatott a károkozásban, a gyártó élhetne regressz igénnyel az érintettel szemben.²⁹

5. Állami kártalanítási alap

5.1. Egy új felelősségi rendszer létrehozásának okai

Az ok-okozati összefüggés bizonyításával kapcsolatos nehézségek és a hálózatosodás miatt már nincs értelme a kockázatot egy adott rendszer gyártójára vagy üzemeltetőjére hárítani. Ehelyett az adaptív és hálózatba kapcsolt rendszerek széles körű bevezetése tekinthető olyan társadalmi feladatnak, amely indokolja a kapcsolódó kockázatok társadalmi szintű vállalását.³⁰ Ezt véleményem szerint az önvezető autók által okozott károk megtérítése (és az önvezető autókkal kapcsolatos szakértelem, illetve tapasztalat koncentrációja) céljából létrehozott – az Európai Parlament 2017-es határozata által is javasolt³¹ – alap felállítása tudja megvalósítani, amely a felelősségtől függetlenül kvázi biztosításként fedezné az ilyen rendszerek által okozott károkat,³² továbbá az önvezető autókra vonatkozó szabályozások kidolgozásában, alkalmazásában és módosításában is közrehathat.

A jelenlegi felelősségbiztosítási rezsimeket is kiegészítik a 2. pontban már említett alapok (a *Verkehrsofferhilfe e. V.* által üzemeltetett „*Garantiefond*” és a MABISZ által kezelt Kártalanítási Számla), ezek azonban csak a kivételes esetek fedezésére szolgálnak, olyan esetekre, amikor a „rendes” biztosítás vagy a tényleges károkozó nem fedezi, illetve nem téríti meg a kárt, így nem lenne rendszeridegen egy új alap létrehozása.

A gyártó, a gépjármű üzembentartója, tulajdonosa, illetve használója felelősség alóli mentesítésének útján indult el a brit jogalkotás az *Automatizált és Elektromos Járművekről* szóló törvény („AEVA”)³³ elfogadásával. Az AEVA második bekezdés 1. albekezdése akként rendelkezik, hogy ha egy automatizált jármű közúton vagy a nyilvánosság számára nyitva álló helyen balesetet okoz, amikor önvezető módban közlekedik és ezzel összefüggésben valakinek

²⁸ Wagner 2023b: 3. o.

²⁹ Wagner 2023a: 1314. o. 5. bekezdés

³⁰ Zech 2022: A 106. o.

³¹ EP Állásfoglalás: 58. bekezdés

³² Schaub 2017: 346. o.

³³ Automated and Electric Vehicles Act 2018 Chapter 18

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/enacted>

kára keletkezik, – amennyiben a jármű, a *Road Traffic Act* (Közúti közlekedésről szóló törvény, a továbbiakban: RTA) 143. §-a által kötelezően elírtaknak megfelelően biztosítva van – a kárért a biztosító felel.³⁴ Abban az esetben pedig, ha az adott jármű valamely állami szervhez tartozik, vagy a „koronát” szolgálja, akkor a jármű tulajdonosa felelős a kárért az RTA 144. § (2) bekezdése alapján.

Az önvezető autók által okozott károk megtérítésére létrehozandóhoz hasonló alap már működik a német jogrendszerben. A munkahelyi balesetekre vonatkozó biztosítás szolgálhatna az új rendszer mintájául, ami 1884 óta helyettesíti a munkáltatók egyéni felelősségét.³⁵ A munkahelyi balesetek és foglalkozási megbetegedések esetében a károsultak testi épségének megsértéséért, egészségkárosodásáért és haláláért járó kártérítések közjogi intézmények, a munkáltatói felelősségbiztosítási szövetségek kezében vannak.³⁶ Ezek a szövetségek ágazatonként szerveződnek, és az érintett ágazat szereplőinek hozzájárulásaiból finanszírozzák őket, amelyek mértéke a tevékenységhez kapcsolódó kárveszélyen alapul. A kártérítési funkció mellett szakértelmükkel a megelőzésben is részt vesznek, pl. balesetmegelőzési szabályok kiadásával. A munkáltatók és az alkalmazottak helytállási kötelezettsége a munkahelyi balesetekért és foglalkozási megbetegedésekért ezen alapok léte miatt a szándékos, illetve a súlyosan gondatlan károkozásra korlátozott.³⁷ Ilyen esetekben az SGB VII 110. §-a alapján a biztosító regressz igényt érvényesíthet a károkozóval szemben.

Álláspontom szerint a közlekedésben résztvevők és potenciálisan kárveszélyt viselők között ez osztja el legméltányosabban a kockázatokat. Wagner javaslata, miszerint teljes mértékben a gyártóra kellene telepíteni az önvezető autók által okozott károkért való felelősséget, hátráltatná az innovációt, mert a gyártók addig nem fognak forgalomba hozni önvezető autókat, ameddig nem tudják a lehetséges kockázatukat teljes mértékben felmérni. A gépjárművek üzemeltetőiről a károk bekövetkeztének kockázatát nagy mértékben át kell helyezni a gazdaság valamely másik résztvevőjére, ugyanis semmilyen ráhatásuk nincsen a gépjármű működésére, annak döntéseire. Ez a jelenleg hatályos rendszerben sincsen teljes mértékben így, mert nem minden esetben az üzemeltető vezeti a gépjárművet, azonban ilyen esetekben oly módon van ráhatása az üzemeltetőnek a kockázatokra, hogy meg tudta választani az autó vezetőjének személyét. Ez a választás önvezető autók esetében már csak oly módon adott, hogy a tulajdonosok vagy birtokosok azt dönthetik el, vesznek-e önvezető autót, és ha vesznek, milyen önvezető autót vesznek, illetve használják-e azt. Azt már a gyártó döntheti el majd, hogy „ki” vezesse az autót azáltal, hogy eldöntheti, saját maga fejleszti-e az ehhez szükséges szoftvereket és hardvereket vagy azt egy harmadik személytől készen szerzi be.³⁸

Az önvezető autókkal, illetve a mesterséges intelligenciával kapcsolatos tanulmányokban, illetve diskurzusokban gyakran visszatérő elem a *“trolley problem”*, illetve a jogági jogellenességek függetlensége, amelyekre kártérítési jogi szempontból a kockázatviselésnek

³⁴ Eastman: 67. o.

³⁵ Zech 2022: A 107. o.

³⁶ Kötz, Wagner 2021: 222.-235. o.

³⁷ Das Siebte Buch Sozialgesetzbuch – Gesetzliche Unfallversicherung (Artikel 1 des Gesetzes vom 7. August 1996, BGBl. I S. 1254) (*Szociális törvénykönyv hetedik könyve – törvényes balesetbiztosítás*) (SGB VII): 104. §.

³⁸ Abraham, Rabin 2019: 29. o.

ezen formája megoldást nyújt, ugyanis nem lenne sem az üzemeltető, sem a gyártó kártérítés vagy kártalanítás megfizetésére kötelezve, hanem azt az alap térítené meg.

5.2. *Megtérítendő károk köre*

Az SGB VII mintájára létrehozott alap a károsultak számára véleményem szerint megfelelő fedezetet nyújthat abban az esetben, ha az SGB-től eltérően a kártérítés kiterjedne az élet- és testi épségben okozott károkra túl a tiszta vagyoni károkra (*reiner Vermögensschaden*) is.³⁹

A harmadik fél gondatlanságának vagy más kockázatok (például a hagyományos járművek üzemeltetési kockázata) megvalósulásának közrehatását a visszkereseti igényekkel összefüggésben figyelembe kell venni. A biztosítók közötti megosztási megállapodásokat is meg lehetne fontolni. Egy önvezető jármű és egy hagyományos autó ütközése esetén a károkat ugyanúgy megosztanák, mint két hagyományos jármű ütközése esetén.⁴⁰

5.3. *Az alap intézményi formája, finanszírozása*

Álláspontom szerint az önvezető autók által okozott károk megtérítése céljából létrehozott alapot a Ptk.-hoz képest *lex specialis*nek minősülő törvényben kellene szabályozni, ha tagállami szinten maradna a szabályok elfogadásának lehetősége. Ebben rendezni kellene az alap finanszírozását, működését, jogosultságait, kötelezettségeit. Véleményem szerint az alap működésének nemcsak a károsultak kárainak megtérítésére kellene kiterjednie, hanem az SGB VII szerinti alap feladataihoz hasonlóan a digitális rendszerek biztonságának növelésével kapcsolatos feladatokat is kaphat az alap kezelője, legalább javaslatok kidolgozása szintjén, de az adatok gyűjtését is delegálni lehetne hozzá.

Mivel a felelősségi szabályok kockázatkezelő hatása megszűnik, a visszkeresetek és az éves hozzájárulások mértékének megváltoztatásával megfelelő gazdasági ösztönző struktúra hozható létre a gyártók ösztönzése érdekében. A digitális autonóm rendszerek gyártói, az állam és az üzletszerűen önvezető autók üzemeltetésével foglalkozók mellett a magánbiztosítási ágazat bevonása is javasolt az alap finanszírozásába.⁴¹

Az alaptól történő kártérítés előnye a gyártók és a felhasználók szempontjából a felelősség helyettesítésében rejlik. Az SGB VII mintájára a károsulttal szembeni felelősségüket ki lehetne zárni, kivéve a szándékosság, az önvezető autó jogellenes módosításának és a kötelező karbantartás elmulasztásának eseteit. Zech álláspontja szerint a finanszírozás és ezáltal a kockázat gyártók és üzletszerű felhasználók általi viselése megközelítené a veszélyes üzemi felelősség kockázatkezelő hatását.⁴²

³⁹ Zech 2022: A 107. o.

⁴⁰ Zech 2022: A 108. o.

⁴¹ Zech 2022: A 108. o.

⁴² Zech 2022: A 109. o.

A kártérítési jog prevenciós funkcióját az alap a finanszírozása, illetve a regressz igények útján tudja betölteni, amellet, hogy a gyártók az eladott járművek száma alapján, továbbá az általuk legyártott gépjárművek által okozott balesetek mennyisége, illetve az okozott kár mértékével arányosan lennének kötelesek részt venni az alap finanszírozásában. A károkon alapuló többletbefizetések mértékét oly módon javasolt megállapítani, hogy ne érje meg a gyártó számára inkább magasabb éves díjat befizetni, mint, hogy az általuk gyártott önvezető autók biztonságát javítani.

Az alap a kártérítés megfizetése után, regressz igénnyel felléphetne azzal szemben, akinek a szándékos magatartása, az önvezető autó rendszereinek jogellenes módosítása, vagy a karbantartási kötelezettséggel kapcsolatos mulasztása közrejátszott a baleset bekövetkezésében. Ilyen esetekben az alap akár a teljes kifizetett kárösszeg és a költségei megtérítését követelheti a tényleges károkozótól, akár részlegesen, amilyen mértékben ez a mulasztás közrehatott a balesetben. Utóbbiról hosszú és költséges peres eljárások során bíróságok döntenének, amelyben azonban nem a károsultnak, hanem egy hozzáértő, szakértő szervnek kell majd részt vennie. A szándékos, illetve a jogellenes módosítások, vagy a karbantartási kötelezettség elmulasztása esetére, továbbá a nem önvezető autók forgalomban való részvételére álláspontom szerint fenn kellene tartani a kötelező felelősségbiztosítás intézményét, azonban az ennek alapján történő helytállás inkább másodlagos jellegű lenne az alapból fizetett kártérítést követő regressz igény alapján.

6. Összegzés

Az önvezető autók elterjedésének technológiai akadályai mellett jogi, különösen a kártérítési jog területén fennálló nyitott kérdéseket kell eldönteni ahhoz, hogy ilyen járművekkel közlekedhessünk, élvezve annak társadalmi és gazdasági előnyeit. Álláspontom szerint a tanulmányban ismertetett alap képes betölteni a kártérítési jog funkcióit, továbbá képes részt venni az önvezető autókkal kapcsolatos közjogi feladatok ellátásában is, ezzel elősegítve a közlekedésbiztonság és a technológia társadalmi elfogadottságának növekedését.

Felhasznált irodalom

Beschluss der 90. Justizministerkonferenz, Beschluss: TOP I. 8. Bericht der Länderarbeitsgruppe „Digitaler Neustart“ – Robotic Law, Blockchain, Leistungsschutzrecht an Daten. (Az igazságügyi miniszterek 90. konferenciájának állásfoglalása: I. 8. sz. állásfoglalás: *A "Digitális újraindítás" szövetségi állami munkacsoport jelentése - Robotjog, blokklánc, szomszédos jogok az adatokkal kapcsolatban*)
https://www.justiz.nrw/JM/justizpol_themen/digitaler_neustart/zt_fortsetzung_arbeitsgruppe_teil_2/2019-06-06-JuMiKo---Beschluss.pdf (utolsó letöltés dátuma: 2024.06.24.)

Brittany Eastman, Shay Collins, Ryan Jones, JJ Martin, Marjory S. Blumenthal, Karlyn D. Stanley: A Comparative Look at Various Countries' Legal Regimes Governing Automated

Vehicles. (*Az automatizált járművekre vonatkozó országok jogi szabályozásának összehasonlító elemzése*) Journal of Law and Mobility, 2023 (<https://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1019&context=jlm>) (utolsó letöltés dátuma: 2024.06.17.)

Gerhard Wagner: Produkthaftung für autonome Systeme. (*Termékfelelősség az autonóm rendszerekért*) Archiv für die civilistische Praxis, Mohr Siebeck 217. évfolyam 6. füzet, 2017: (https://www.mohrsiebeck.com/artikel/produkthaftung-fuer-autonome-systeme-101628000389917x15126388934364?no_cache=1) (utolsó letöltés dátuma: 2024.06.04.) (DOI: <https://doi.org/10.1628/000389917X15126388934364>)

Gerhard Wagner (2023a): Produkthaftung für das digitale Zeitalter – ein Paukenschlag aus Brüssel. (*Termékfelelősség a digitális korban – dobpergés Brüsszelből*) Juristen Zeitung 78. évfolyam, 1. és 2. szám; Mohr Siebeck, Tübingen 2023 (https://www.rewi.hu-berlin.de/de/lf/ls/wgn/wagner/wagner_jz-2023-1-produkthaftung.pdf) (utolsó letöltés dátuma: 2024.06.03.) (DOI: <https://doi.org/10.1628/jz-2023-0007>)

Gerhard Wagner (2023b): Produkthaftung für autonome Fahrzeuge – die zweite Spur des Straßenverkehrshaftung (*Termékfelelősség az autonóm járművekért – a közúti közlekedési felelősség második vonala*) Neue Juristische Wochenschrift, 2023. év, 19. füzet (<https://beck-online.beck.de/Dokument?vpath=bibdata%2Fzeits%2Fnjw%2F2023%2Fcont%2Fnjw.2023.1313.1.htm&pos=1&hlwords=on>) (utolsó letöltés dátuma: 2024.06.24.) (DOI: <https://doi.org/10.1628/000389917X15126388934364>)

Gunther Teubner: Digitale Rechtssubjekte? Zum privatrechtlichen Status autonomer Softwareagenten (*Digitális jogalanyok? Az autonóm szoftverügynökök magánjogi státuszáról*) Archiv für die civilistische Praxis, 2018. évfolyam 2-4. füzet (https://viewer.content-select.com/pdf/viewer?ip=141.20.217.193&id_type=doi&identifiers=10.1628%2facp-2018-0009&signature=aa147c05ea61acc4f5e4b3d93e05153a4a011fc7&session=00000000-0000-0000-0000-000000000000) (utolsó letöltés dátuma: 2024.06.24.) (DOI: 10.1628/acp-2018-0009)

Hein Kötz, Gerhard Wagner: Deliktsrecht. (*Deliktális felelősség joga*) 14. kiadás; Academia Juris, 2021. (<https://www.beck-elibrary.de/10.15358/9783800663828-I/titelei-inhaltsverzeichnis?page=1>) (utolsó letöltés dátuma: 2024.06.24.) (DOI: 10.15358/9783800655502)

Herbert Zech: Entscheidungen digitaler autonomer Systeme: Empfehlen sich Regelungen zu Verantwortung und Haftung? (*Digitális autonóm rendszerek döntései: javasolt-e a felelősséget szabályozni?*) In: Verhandlungen des 73. Deutschen Juristentages; Ständigen Deputation des Deutschen Juristentages, Első kötet, Szakértői Vélemény, C.H. Beck, München 2022

Kenneth S. Abraham & Robert. L. Rabin: Automated vehicles and manufacturer responsibility for accidents: a new legal regime for a new era. (*Automatizált járművek és a balesetekért való gyártói felelősség: új jogi rezsim egy új időszakért*) 105 Virginia Law Review, 2019 (<https://virginialawreview.org/articles/automated-vehicles-and-manufacturer-responsibility-accidents-new-legal-regime-new/>) (utolsó letöltés dátuma: 2024.06.24.) DOI: <https://doi.org/10.2139/ssrn.3159525>

National Highway Traffic Safety Administration: Standing General Order on Crash Reporting. (*A balesetek jelentésére vonatkozó állandó általános utasítás*) <https://www.nhtsa.gov/laws-regulations/standing-general-order-crash-reporting>

Renate Schaub: Interaktion von Mensch und Maschine: Haftungs- und immaterialgüterrechtliche Fragen bei eigenständigen Weiterentwicklungen autonomer Systeme. (*Felelősségi és szellemi tulajdonjogi kérdések az autonóm rendszerek önálló továbbfejlesztése esetén*) *Juristen Zeitung*, 72. évfolyam 7. szám, Mohr Siebeck 2017, Tübingen (<https://www.jstor.org/stable/44866518>); (utolsó letöltés dátuma: 2024.06.03.) (DOI: <https://doi.org/10.1628/002268817X14878436881459>)

Steve Nadis: How to Guarantee the Safety of Autonomous Vehicles. (*Hogyan garantálható az autonóm járművek biztonsága*) *Quanta Magazine* 2024. (<https://www.quantamagazine.org/how-to-guarantee-the-safety-of-autonomous-vehicles-20240116/>) (utolsó letöltés dátuma: 2024.04.07.)

Szabó András: Az önvezető autó technikai felügyelete és a technikai felügyelő felelőssége a német közúti közlekedésről szóló törvény alapján. In: Miskolczi-Bodnár Péter; Jakab Éva (szerk.) XXV. Jogász Doktoranduszok Országos Konferenciája Budapest, Magyarország: Károli Gáspár Református Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar (2023) (https://ajk.kre.hu/images/doc2023/pr2/46_jogasz_doktoranduszok_orzagos_konferenciaja.pdf#page=373) (utolsó letöltés dátuma: 2024.06.24.)

LIABILITY FOR SELF-DRIVING CARS - WHAT WILL HAPPEN TO STRICT LIABILITY?

As the technology of autonomous vehicles develops, regulation must react and address the new challenges brought by automation. The United States has less strict rules for testing autonomous vehicles compared to European countries. One of the most prepared countries for automation is Germany, with its regulation on the restricted use of Level 4 cars on public roads.

The legal system must adapt to the new risks related to the use of automated and connected vehicles. The connection among vehicles and infrastructure providers causes difficulties in proving the liability of the operator, manufacturer, or user.

The current fault-based liability system and strict liability mainly place the risk on the driver and the operator, who may not have influence over the operation of an autonomous vehicle and will likely lose the ability to mitigate the related risks.

To keep up with the technological revolution, the legal system must adopt new liability rules. Damages could be compensated by a specialized fund financed by manufacturers, professional operators, the state, and insurance companies. The reparative function of tort law may be fulfilled by compensation provided by the fund, and the preventive function by the financial

contributions of manufacturers and by recourse claims against those who caused the damages intentionally, through unlawful modification of the vehicle, or by users who failed to comply with mandatory maintenance, resulting in damages due to these misconducts.