

## A KÖZLEKEDÉSI BÜNTETŐJOG ÚJ KIHÍVÁSA A 21. SZÁZADBAN: AZ ÖNVEZETŐ JÁRMŰVEK\*\*

### 1. JOGTÖRTÉNETI ELŐZMÉNYEK

**1.1.** Az önvezető járművek témaköre jogtörténeti aspektusainak feltárásához elengedhetetlennek látszik annak vizsgálata, hogy melyek azok az eszközök, illetve technikai vívmányok, amelyek az önvezető járművek előképeinek tekinthetők, és erre figyelemmel már a régebbi korokban is büntetőjogi vizsgálódás tárgyai lehettek. Ebben a körben alapvetően az *ipar*, illetve természetesen a közlekedés körében lehet megfelelő fogódzókat találni.

**1.2.** A 19. század derekán indult ipari forradalom maga után hozta az addig nagyfokú önálló emberi ténykedést igénylő munkafolyamatok automatizálódásának megkezdését, ami sok szempontból új helyzetet teremtett. Egyrészt lényegesen nagyobb veszélyességgel járó tevékenységi formák jelentek meg (pl. a vasúti forgalom, a gyári termelés során), másrészt az addig természetesnek gondolt, emberi tevékenységen alapuló jogi felelősség fundamentuma is vitathatóvá vált (ti., hogy beszélhetünk-e emberi cselekményről például vasúti baleset vagy az automata gyártósorról lepotyogó tárgyak által okozott sérülés viszonylatában). Az első vonatkozó jogszabály *a vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről szóló 1874. évi XVIII. törvénycikk* volt. Ennek 1. §-a értelmében: „Ha valamely, habár a közforgalomnak még át nem adott vaspálya üzeménél valaki életét veszti, vagy testi sértést szenved, az ezáltal okozott károkért az illető vaspálya-vállalat felelős, kivéve, ha a vállalat bebizonyítja, hogy a halált vagy a testi sértést elháríthatlan esemény (vis major), vagy egy harmadik személynek elháríthatlan cselekménye, melyet a vaspályatársulat megakadályozni képes nem volt, vagy a megholtak, illetőleg a sérültnek saját hibája okozta.”

Az ún. *ipari culpa* fogalma kapcsán pedig *az ipari és gyári alkalmazottak baleset elleni védelméről és az iparfelügyelőkéről szóló 1893. évi XXVIII. törvénycikk* emelhető ki. E törvénycikk szankciós szabályokat nem, csupán az ipari balesetek megelő-

\* PhD, tudományos munkatárs, Társadalomtudományi Kutatóközpont, Jogtudományi Intézet; egyetemi docens, ELTE ÁJK, Büntetőjogi Tanszék.

\*\* A kutatás a GINOP-2.3.4-15-2016-00003 projekt keretében készült a Széchenyi István Egyetemen.

zésére szolgáló rendelkezéseket foglalt magában. A büntetőjog területén elmondható, hogy – amennyiben az említett háttérnormákban előírt kötelezettségek megszegése révén megvalósult valamely, az 1878. évi V. törvénycikkben (*A magyar büntető-törvénykönyv a büntettekről és a vétségekről*, a továbbiakban: *Csemegi-kódex*) írt tényállás szerű eredmény – általában *gondatlanságból elkövetett emberölést* (290. §), vagy *testi sértést* (310. §) lehetett ekkoriban megállapítani.<sup>3</sup>

**1.3.** Gyökeres változást mind az ipar, mind a közlekedés büntetőjogi szabályozásának területén a *Csemegi-kódex III. Novellája (a büntetőtörvények egyes fogyatékosságainak megszüntetéséről és pótlásáról szóló 1948. évi XLVIII. törvénycikk*; a továbbiakban: III. Bn.) hozott. A III. Bn. VI. fejezete vezetett be először hazai büntetőjogunkban materiális sértő helyett a *materiális veszélyeztető* bűncselekményi konszolidációt, a következők szerint:

„Élet vagy testi épség veszélyeztetése. Foglalkozás szabályainak megszegése  
20. § (1) Vétséget követ el és egy évtől öt évig terjedhető fogházzal büntetendő, aki hivatása vagy foglalkozása szabályainak tudatos megszegésével vagy az azzal járó kötelezettségek tudatos elhanyagolásával mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki.

(2) Egy évtől öt évig terjedhető börtönnel büntetendő az (1) bekezdésben meghatározott cselekmény elkövetője, ha a cselekményéből súlyos testi sértés származott, vagy azt vagyoni haszon végett vagy ismétlődően, illetőleg folyamatosan követte el, ha pedig a cselekmény a sértett halálát okozta, a büntetés tíz évig terjedhető fegyház.

21. § Aki a 20. § (1) bekezdésében meghatározott cselekményt gondatlanságból követi el, vétség miatt egy évig terjedhető fogházzal, aki pedig a 20. § (2) bekezdése alá eső cselekményt követi el gondatlanságból, három évig terjedhető fogházzal büntetendő.”

Az addigi, kizárólag az elkövető által okozott sérelem mértékére figyelemmel lévő büntetőjogi szabályozást tehát a jogalkotó kiegészítette a reális veszélyokozás befejezett bűncselekmény kriminalizálásával. Ez a megoldás az olyan fokozott veszélyességű helyzetekben, mint amilyen például a gyári termelés vagy a közúti forgalom, lényeges előrelépést jelentett. Nem jelentéktelen fejlemény továbbá, hogy a III. Bn. 24. §-a megemelte a gondatlan emberölés és testi sértés büntetési tételeit is.

**1.4.** A fejlődés ezt követően a fokozott veszéllyel járó tevékenységek körében a közlekedési büntetőjog egyre önállóbb szabályozásának irányába mutatott. *A Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvéről szóló 1961. évi V. törvény* (az első teljes szocialista büntetőtörvény, a továbbiakban: 1961. évi Btk.) 258. §-a már a maihoz hasonló formában rendelte büntetni a *foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés*

<sup>3</sup> Vö. Viski László: *Közlekedési büntetőjog*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974. 12. o.

bűncselekményét, azzal a lényeges különbséggel, hogy az említett törvényhely (4) bekezdése alapján a járművek vezetésére vonatkozó közlekedési szabályokat is foglalkozási szabálynak kellett tekinteni. E törvényi konstrukcióból pedig az a konzekvencia származott, hogy a jármű vezetése során veszélyt vagy sérelmet előidézőket alapvetően a tényállás alapján büntették a korszak bíróságai. Ezt követően a *Büntető Törvénykönyv módosításáról és kiegészítéséről szóló 1971. évi 28. törvényerejű rendelet* egyrészt önálló szankciónemmé tette a járművezetéstől eltiltást (11. §), másrészt megalkotta számos, ma is ismert közlekedési bűncselekmény (pl. közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény, közúti veszélyeztetés; 43. §) tényállásait. A *Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény* XIII. fejezetében azután önálló fejezetet kaptak a közlekedési deliktumok, ezeket – kisebb módosításokkal – a hatályos Btk. XXII. fejezete is fenntartotta.

**1.5.** Összességében megállapítható, hogy az önvezető járművek előképeinek tekinthető ipari és közlekedési viszonylatban a büntetőjogi szabályozás fokozatos önállósodása, differenciálódása, valamint a felelősség időben történő előbbre hozatala és szigorítása volt megfigyelhető. Az egyre inkább automatizált gyártási folyamatok, valamint a tömegessé váló gépjárműforgalom szolgálhatnak magyarázatul az itt leírt fejlődési ívre.

## 2. AZ ÖNVEZETŐ JÁRMŰVEK ÁLTALÁNOS ELŐKÉRDÉSEI

**2.1.** A felmerülő felelősségi kérdések vizsgálatát megelőzően szükséges röviden keretet adni a vizsgáladásunknak. Ebben a körben a legérdekesebb kérdés talán a témakör *történeti*, illetve *filozófiai háttérének* feltárása lehet. Előbbi keretében kiemelhető, hogy a mesterséges intelligencia, az intelligens robotok, és így sofőr nélküli járművek feltalálása sokáig lehetetlennek tűnt és a fantázia, a sci-fi világába tartozott, melyből számtalan irodalmi mű is született Isaac Asimov *Én, a Robojától* Arthur C. Clarke *Űrodüsszeiájáig*.

**2.2.** Ami az első filozófiai megközelítéseket illeti, érdekességként kiemelhető, hogy a 17. századi klasszikus filozófus, *René Descartes* véleménye szerint „ha volnának olyan gépek, amelyek a mi testünkhöz hasonlítanának és a mi cselekedeteinket utánoznák, amennyire erkölcsileg csak lehetséges, akkor mégis volna két biztos eszközünk annak megállapítására, hogy azért mégsem igazi emberek. Az első az, hogy a gépek sohasem tudnának szavakat vagy más jeleket használni, mint mi tesszük, ti. hogy gondolatainkat közöljük másokkal. [...] A második az, hogy habár néhány dolgot éppoly jól vagy még jobban csinálnának, mint akármelyikünk, de okvetlenül csődöt mondanának másokban; ebből pedig megtudhatnánk, hogy nem tudatosan cselekszenek, hanem csak szerveik elrendezésénél fogva.”<sup>4</sup> Érdekes módon ezzel lényegében egybeesett

<sup>4</sup> DESCARTES, René: Értekezés a módszerről. (SZEMERE Samu ford. átdolg., szerk., jegyz. Boros Gábor.) Ikon, Budapest, 1992. 64. o.

a kaliforniai egyetem 2017-ben elhunyt híres filozófusának, *Hubert Dreyfus*nak az 1990-es évek eleji nézőpontja, aki ekkoriban kifejtette: „mindenki számára világossá vált, hogy az általános intelligencia létrehozásának ez a módszere csődöt mondott”, végeredményben tehát a mesterséges intelligencia sosem érheti el az emberi gondolkodás szintjét.<sup>5</sup> Ma már, negyedszázaddal később ugyanakkor úgy tűnik, hogy a mesterséges intelligencia – éppen önfejlesztésre való képessége miatt – korábban nem várt szintekre is fejlesztheti a robotokat, ami viszont alapjaiban kérdőjelezheti meg a korábbi állásfoglalások helyességét.

**2.3.** Ami mindazonáltal szűkebb témánkat, az önvezető járműveket illeti, legelső megjelenésük 1939-re, a New York-i világkiállítás idejére datálható, amely akkoriban még természetesen bőven a sci-fi kategóriába tartozott. A General Motors standjánál, Futurama képzeletbeli városa makettjének koncepciójában az első önvezető autók rádiójelekkel kommunikáltak volna, és néhány évtizeddel később megkímélték volna a hétköznapi sofőrt a vezetés terhétől.<sup>6</sup> Ugyan a technológia (és ezzel együtt a vízió) nem vált be, napjainkra a technikai fejlettség elérte azt a szintet, amely segíteni tudja a sofőrt, akár helyettesítve is őt. Hogy e technika révén hová is juthatunk, azt jól jelzi az Egyesült Államokban Kalifornia állam nemrégiben elfogadott szabályozása, amely alapján a jövőtől a teljesen vezető nélküli járművek is részt vehetnek majd a forgalomban.<sup>7</sup>

**2.4.** Rövid áttekintésként szükséges még utalnunk az önvezető járműveket jellemző műszaki/informatikai háttérre. Ennek alapja az ún. *SLAM technológia* (*simultaneous localization and mapping*), amely lényegében térképet készít és frissít a jármű vonatkozásában, amelyen elhelyezi magát. Ugyanakkor ez egyelőre nem teszi lehetővé a *teljes automatizációt*, így szükséges az egyes fejlettségi szintek szerinti konkrét csoportosítása, amely a SAE szerint az alábbiak szerint alakul:

- 0) Az emberi vezető végez minden műveletet.
- 1) Egy automata valamely módon segíti a vezetőt, pl. a kormányzásban vagy a gyorsításban, illetve a lassításban. Ilyenek pl. a már napjainkban is működő, maguktól beparkoló járművek, ahol a vezetőnek csupán fékeznie kell.
- 2) 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 gyorsítást és egyben kormányzást végző autó ide tartozik, míg egy, csak a sebességet automatizáló jármű az 1) csoportba. Ide tartozik pl. az ACC (*adaptive cruise control*) technológia.
- 3) A leglényegesebb határ a 2) és a 3) között húzódik: ezen a szinten az autó nem-

<sup>5</sup> DREYFUS, Hubert Lederer: *What Computers Still Can't Do: A Critique of Artificial Reason*. MIT Press, Cambridge-Massachusetts, 1992. 3. o.

<sup>6</sup> LIPSON, Hod – KURMAN, Melba: *Driverless – Intelligent Cars and the Road Ahead*. MIT Press, Cambridge-Massachusetts, 2016. 108. o.

<sup>7</sup> MITCHELL, Russ: „Totally driverless cars could be allowed on California roads by June 2018” *Los Angeles Times*, 2017. október 11. <http://www.latimes.com/business/autos/la-fi-hy-dmv-driverless-california-20171011-story.html>

csak a feladatot végzi el, hanem az ellenőrzést is, ugyanakkor az emberi sofőrnek készen kell állnia az irányítás átvételére, amikor a rendszer megkívánja. Jelenleg ide sorolható a Tesla szoftverének 8.1-es frissítése, amely egyes modellek számára lehetővé teszi az ún. Autosteer funkciót, amely – 80 mérföld/órás sebességig – az irányjelző kar lenyomására magától figyeli a sávváltás lehetőségét, ellenőrzi a holtteret, majd vált sávot; ugyanakkor a vezetőnek végig fognia kell a kormányt a folyamat során.

- 4) Az automata elvégzi és felügyeli is a vezetési feladatokat, az emberi vezető közreműködése nélkül képes irányítani magát, de csak meghatározott szituációkban.
- 5) Az automata jármű vezetési képessége megegyezik egy átlagos, az autóvezetést elsajátított emberével.<sup>8</sup>

**2.5.** A bevezető gondolatok körében szükséges még kiemelnünk azokat a *gazdasági*, illetve *szociológiai aspektusokat*, amelyek az önvezető járművek elterjedésével várhatók. Ebben a körben a leginkább figyelemreméltó azon adat, amely a közlekedési körben a testi sérüléssel, illetve halállal járó balesetek drasztikus redukálásának lehetőségével kecsegtet. Egy frissen publikált tanulmány szerint például az Egyesült Államokban átlagosnak tekinthető évi 41 000 közlekedési haláleset kb. legfeljebb 200-ra lenne csökkenthető az önvezető járművek (ezen belül: autók és akár kamionok) elterjedésével.<sup>9</sup> Emellett az önvezető járműveket olyan személyek is használhatnák, akik egyébként idős koruknál vagy valamely fogyatékosságuknál fogva erre képtelenek lennének. A büntetőjog szempontjából külön érdekes kérdésként jelentkezhetne majd, hogy megállapítható-e ittas állapotban elkövetett járművezetés (Btk. 236. §), ha az „elkövető” az alkoholfogyasztást követően ül az önvezető autó „volánja” mögé. A munkáltatók várhatóan nyilvánvalóan az előnyöket fogják az önvezető technológia megrendelésekor figyelembe venni, ami azt vetíti előre, hogy például az önvezető kamionok napi 24 órában fognak tudni közlekedni, nem lesz tehát szükség például a kamionsofőrök által igényelt és a törvény által is biztosított pihenőidőre, a fizetett szabadság díjazására stb. Ez utóbbi gondolat pedig már átvezet bennünket a várható *társadalmi kockázatokra* is. Ha az önvezető járművek robbanásszerű elterjedése ilyen mértékű előnyöket vetít előre, nem kizárható, hogy akár tömegesen fognak munkahelyek megszűnni, például a busz- és kamionsofőrök, illetve a taxisok körében, amit valamilyen módon nyilvánvalóan kezelnie kell majd a döntéshozóknak.

<sup>8</sup> „U.S. Department of Transportation’s New Policy on Automated Vehicles Adopts SAE International’s Levels of Automation for Defining Driving Automation in On-Road Motor Vehicles” – idézi ROSSA, Catherine – GUHATHAKURTA, Subhrajit: „Autonomous Vehicles and Energy Impacts: A Scenario Analysis” *ScienceDirect*, Energy Procedia 143 (2017) 47–52. <https://www.sciencedirect.com>

<sup>9</sup> RUSHE, Dominic: „End of the road. Will automation put an end to the American trucker?” *The Guardian*, 2017. október 10. <https://www.theguardian.com/technology/2017/oct/10/american-trucker-automation-jobs>

### 3. AZ ÖNVEZETŐ JÁRMŰVEK ÉS A JOGI FELELŐSSÉG ÁLTALÁNOS KÉRDÉSEI

**3.1.** A járműforgalom lényegében a modern értelemben vett ember életének minden területét lefedi, ezért jóformán nyilvánvaló, hogy talán keresve sem találnánk olyan jogterületet, amelyhez így vagy úgy, de ne kapcsolódna az önvezető járművek problémája. A területi behatároltság, illetve az egyszerűsítés kedvéért ugyanakkor e pontban kizárólag a büntetőjog mellett leginkább relevánsnak tekinthető három jogágra utalhatunk, nevezetesen a polgári jogra, a munkajogra, végül a talán az e szempontból legjelentősebb közlekedési jogra.

**3.2.** A *polgári jogban* (magánjogban) alapvetően három felelősségi forma alkalmazása jöhet szóba, amennyiben az önvezető jármű működésével összefüggésben károkozás következik be. A kellékszavatosság, illetve a termékszavatosság általános elvei (Ptk. 6:159-170. §) mellett nem lehet figyelmen kívül hagyni a veszélyes üzemi felelősség szigorú, a kimentés lehetőségét jóformán kizáró szabályait (Ptk. 6:535. §) sem. Végül a polgári jogban, a termékfelelősségre (Ptk. 6:550-559. §) vonatkozó rendelkezések alapján akár az önvezető jármű gyártója is – objektív alapon – felelőssé tehető.

**3.3.** Csak részben ütnek el a polgári jogi felelősségi konstellációktól a *munkajog* megoldásai. Ebben a körben a munkáltató kártérítési felelőssége (*a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény* 166. §) ugyanúgy felmerülhet, miként az üzemi balesetre (*a kötelező egészségbiztosítás ellátásairól szóló 1997. évi LXIII. törvény* 52. § (1) bek.), illetve a munkabalesetre (*a munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. törvény* 87. § 3. pont) vonatkozó ágazati szabályozás.

**3.4.** Itt lehet kiemelni, hogy az önvezető járművek esetleges balesetei megítélésének vonatkozásában *a polgári, illetve a munkajogi jogalkalmazásnak lényegesen könnyebb dolga van a büntetőjogban tapasztalhatónál*. Előbbiek esetben ugyanis a *neminem laedere* elve miatt a felelősség lényegében objektív alapokon nyugszik, amely alól csak konkrétan meghatározott kizáró okok esetén lehet mentesülni, mely okok kimunkálása körében egyértelműen támaszkodni lehet és kell a korábbiakban kialakult és jelenleg követett bírói gyakorlat megoldásaira. A büntetőjogi felelősség megítélése ezzel szemben már sokkal problematikusabb lehet: itt nem él a jogellenesség vélelme, továbbá a fordított bizonyítási teher mellett a társadalomra veszélyességet, illetve a személyes bűnösséget, felróhatóságot is bizonyítani szükséges a büntetőeljárásban a konkrét terhelt felelősségre vonásához.

**3.5.** A *közlekedési jog* – mint a közigazgatási jog speciális területe – maga is összetett normarendszer. Magában foglalja mindenekelőtt a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletet (a továbbiakban: KRESZ), az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott *Közúti Közlekedési Egyezmény* kihirdetéséről szóló 1980. évi 3. törvényerejű rendeletet, illetve a *közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényt*. Lényeges vonatkozó szabályokat tartalmaz a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonat-

kozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet, továbbá a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet. Szorosan ide kapcsolódik a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (a továbbiakban: Szabs. tv.). Utóbbiból kiemelhető annak XXVII. fejezete, amely a kiemelt közlekedési szabálysértésekről (pl. ittas vezetés, a közúti közlekedés rendjének megzavarása stb.), valamint XXVIII. fejezete, amely a közlekedéssel kapcsolatos egyéb szabálysértésekről (pl. közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése, vasúti szabálysértés stb.) rendelkezik. A Szabs. tv. 2. § (4) bekezdése alapján ugyanakkor utalni szükséges a közlekedési szabálysértések szubszidiaritására: ugyanis nem állapítható meg szabálysértés, ha a tevékenység vagy a mulasztás bűncselekményt valósít meg, úgyszintén ha a tevékenységre vagy mulasztásra törvény vagy kormányrendelet – az eljárási bírság kivételével – közigazgatási eljárásban kiszabható bírság alkalmazását rendeli el. Végül a témánk szempontjából legfrissebb fejleményként a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 2017. április 27. napjától hatályos 2. § (4) k) pontját emeljük ki. Eszerint a *tesztvezető*: olyan járművezető, aki úgy felügyeli valamely fejlesztési célú önvezető jármű tesztelését, hogy a tesztelt önvezető járműben tartózkodik, és képes arra, hogy bármikor haladéktalanul átvegye az irányítást a fejlesztési célú önvezető jármű felett. E fogalommeghatározás az önvezető járművek „vezetőinek” definiálásánál is felhasználható lehet.

#### 4. AZ ÖNVEZETŐ JÁRMŰVEK ÉS A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK MIATTI BÜNTETŐJOGI FELELŐSSÉG

**4.1.** A büntetőjogi értékelés – szemben például a már említett magánjoggal – nem él a jogellenesség vélelmével, amely megoldás valamennyi egyedi esetben a bűnösség bizonyításának kötelezettségét keletkezteti az eljáró hatóságok számára. Ebben a körben tehát mindenekelőtt azt kell vizsgálat tárgyává tenni, hogy a bűncselekménynek a Btk. 4. § (1) bekezdésében foglalt törvényi elemei maradéktalanul megvalósultak-e. Az önvezető jármű által kifejtett tevékenység (vagy nem kifejtett mulasztás) a büntetőjogi értelemben vett cselekmény fogalma körében nyerhet várhatóan a korábbiakhoz képest eltérő megközelítésű körüljárást. Szintén új megoldásokat igényelhet a büntethetőségi akadályok rendszerének áttekintése, valamint az esetleges mögöttes büntetőjogi felelősség esetköreinek a megteremtése. Nem hagyhatók figyelmen kívül a tettesi kvalifikáció problémái ugyanúgy, mint a keretdiszpozíciót kitöltő más jogágbeli normák büntetőjogban történő érvényesülésének kérdései sem. A szándékosság és a gondatlanság tradicionális fogalma is újragondolást igényelhet.

**4.2.** A hagyományos büntetőjogi felelősségre vonás vonalvezetése régtől fogva úgy írható le, hogy a természetes személy (ember) által elkövetett (ideális esetben: *törvény által*) bűncselekményé nyilvánított cselekmény esetén a bíróság (kivételesen, egyes büntető-

jogi intézkedések körében: az ügyészség) megállapította az illető büntetőjogi felelősségét, és vele szemben szankciót (büntetést vagy intézkedést) alkalmazott. Amennyiben e bevettnek mondható konstrukciót visszavetítjük a SLAM technológia nevesített esetköreire, azt állapíthatjuk meg, hogy ez a klasszikus büntetőjogi megoldás csupán a harmadik szintig tartható. A negyedik szinttől ugyanis vagy egyáltalán nincs, vagy csak esetlegesen van a járműnek természetes személy „vezetője”. Így a leginkább kardinális kérdések egyike, hogy ilyen esetekben kit terheljen, illetve terhelhet a büntetőjogi felelősség.

**4.3.** Jóllehet kontinentális jogi gondolkodásunk számára szokatlan kérdés, egy rövid felvetés erejéig mégis érdemes utalni arra, hogy az önvezető jármű maga lehet-e a büntetőjogi felelősség alanya (tettese). Mai viszonyaink között a válasz erre a kérdésre bizonyosan nemleges, tekintettel arra, hogy büntetőjogunk csak a bűnös (az elkövetőnek felróható) és emberi magatartást tekinti bűncselekménynek. Ennek ellenére is érdekes lehet felvetni a „robot” büntetőjogi felelősségének elméleti kérdését. E vonatkozásban *John Locke* úgy foglalt állást, hogy embernek az tekinthető, akinek akarata van. Továbbá „akarattal az rendelkezik, aki képes megérteni a szabályok jelentőségét, képes örömmre és szomorúságra”.<sup>10</sup> Hozzá közel álló *Immanuel Kant* állásfoglalása, aki *A gyakorlati ész kritikája* című művében azt fejtette ki: „[a]z ember tudatában van önmagának, saját szabadságának, és tudja, hogy cselekedeteinek oka saját akarata. Ezért tisztában van azzal, hogy tartózkodhat bizonyos cselekedetektől, és ha ezt nem teszi, azért felelősséggel tartozik.”<sup>11</sup> Végül a legújabb jogirodalomban *Sabine Gless*, *Emily Silverman* és *Thomas Weigend* kiváló tanulmánya azon véleménynek adott hangot, hogy „[e]gy robot nincs tudatában szabadságának, nem képes saját magára egy múlttal és jövővel rendelkező entitásként gondolni, továbbá képtelen megérteni a jogok és kötelezettségek jelentőségét”.<sup>12</sup> Összefoglalva tehát az mondható el, hogy jelenlegi viszonyaink és tudásunk szerint az önvezető járművek önálló büntetőjogi felelőssége kizárható, jóllehet elképzelhető, hogy akár a nem is olyan távoli jövőben eme álláspontunkat a technikai fejlődésre figyelemmel felül kell majd vizsgálnunk.

**4.4.** A jármű tehát önmaga nem felelhet, így adja magát a kérdés, hogy az esetleges károkozás esetén kit terheljen büntetőjogi felelősség. A közlekedési bűncselekmények (pl. közúti baleset okozása, járművezetés ittas állapotban stb.) kapcsán a hagyományos büntetőjogi felelősség addig tart, amíg a terhelt kifejti az elkövetési magatartást, tipikusan tehát amíg *járművet vezet*. Így kézenfekvő megoldás lehetne a KRESZ olyan kiegészítése, amelynek értelmében „vezető az is, aki a járművet önvezető üzemmódba helyezi” vagy „vezető a jármű tulajdonosa is” („*man behind the machine*”). Elképzelhető lenne továbbá a vezetőfogalom kiterjesztése az utasra, illetve a fentebb már idézett KöHÉM rendelet definíciójának a KRESZ-be történő átültetése is.

<sup>10</sup> LOCKE, John: *An Essay Concerning Human Understanding*. Chapter XVII, § 26. The Pennsylvania State University, Pennsylvania, 1999. 331. o.

<sup>11</sup> Immanuel Kant álláspontját idézi GLESS, Sabine – SILVERMAN, Emily – WEIGEND, Thomas: „If Robots Cause Harm, Who is to Blame? Self-Driving Cars and Criminal Liability” *New Criminal Law Review*, 2016/3. 416. o.

<sup>12</sup> GLESS – SILVERMAN – WEIGEND: i. m. 423–424. o.



**4.5.** Ugyancsak felvethető lenne továbbá az *actio libera is causa* közismert büntetőjog-dogmatikai konstrukciójának alkalmazása. Eszerint nem azon időpont kapcsán állapítjuk meg a büntetőjogi felelősséget, amikor a káros eredmény bekövetkezik, hanem az ún. *felróható előmagatartás* alapján. Így például, ha valaki abba belenyugodva fogyaszt kábítószerrel vagy kábító hatású gyógyszert, hogy annak hatása alatt bűncselekményt követhet el, büntetőjogi felelősségét akkor is meg kell állapítani, ha a bűncselekmény elkövetésekor beszámíthatatlan tudatzavarban van.<sup>13</sup> Ez az önvezető jármű viszonylatában jelentheti például a jármű megvásárlásának vagy legutolsó szervizelésének időpontjára történő visszavetítést, így tehát büntetőjogilag is cselekményről beszélhetnénk.

**4.6.** Az önvezető járművek kapcsán felvethető felelősség a *jogi személy felelősségre vonhatósága* mellett az *objektívizálódó* (ha úgy tetszik: magánjogi színezetet magára öltő) büntetőjogi felelősség képét is előre vetíti, amelynek esetleges megvalósulása esetén konkrét személy bűnösségét (szándékosságát vagy gondatlanságát) nem is kellene bizonyítani a büntetőeljárásban, csupán azt, hogy ki volt a balesetet okozó jármű üzemeltetője/tulajdonosa.

**4.7.** Szintén felmerül az ún. „*mögöttes*” büntetőjogi felelősség lehetősége, amely már hatályos büntetőjogunkban sem példátlan. A Btk. 397. §-a a költségvetési csaláshoz kapcsolódó felügyeleti vagy ellenőrzési kötelezettség elmulasztása tényállása kapcsán önállóan, míg a Btk. 293. § (4) bekezdése a hivatali vesztegetéshez kapcsolódóan rendel büntetni olyan cselekményt, ahol a felügyeletre stb. köteles személy terhére megállapítható a *sui generis* bűncselekmény, amennyiben nem tett meg mindent az alapeliktum elhárítása érdekében.

Noha számos közlekedési bűncselekmény megvalósulása vizsgálható lehet az önvezető jármű által is érintett baleset kapcsán, elképzelhető, hogy utóbbi viszonylatában a leghelyesebb megoldás egy *sui generis* közlekedési bűncselekményi tényállás kimunkálása lenne. Végül nem szabad figyelmen kívül hagyni a büntetőjogi felelősség kérdésében történő döntéskor a büntethetőségi akadályok körét, amelyek közül témánk kapcsán elsősorban a *jogos védelem*, illetve a *végyszükség* juthat fokozott jelentőséghez.

A jogos védelem büntetőpolitikája egyrészt a megtámadott, védekező személy a társadalom erkölcsi normáiból és az állam büntetőhatalmából, másrészt pedig a „természetjog” által biztosított önvédelemhez való jogából ered. Ami e büntethetőségi akadálynak az önvezető járművek kapcsán felmerülő kérdéseit illeti, kiemelhető, hogy a valódi világban, ahol nem léteznek az Asimov-féle „robotika törvényei”, a robotok veszélyt jelenthetnek az életre, a tulajdonra és az ember magánéletére nézve is. Így felmerülhetnek olyan kérdések, mint amilyen az, hogy az önvezető jármű feltétlenül elkerülje-e a járműben ülő személyek sérülését. Az egyesült államokbeli *Froomkin* és *Colangelo* szerzőpáros véleménye szerint az önvezető járművek kapcsán tehát ter-

<sup>13</sup> A legújabb német jogirodalomban így Beck, Susanne: „Neue Konstruktionsmöglichkeiten der actio libera in causa” *ZIS (Zeitschrift für Internationale Strafrechtsdogmatik)*, 2018/6. 204. o.

mészerszerűen vehető fel az élet és a testi épség fizikai sérelme. Így a Google Térkép révén balesetet idézhet elő a gyalogost elgázoló önvezető autó; de hasonló példa, hogy az Amazon által küldött drón egy csomagot dobhat a sértett fejére. Az önvezető eszközök fizikai fenyegetését is jelentenek a tulajdonra, sérthetik a kizárólagos birtokláshoz való jogot. Ezért például a már említett Google Térképnek is biztosítania kell(ene) a félrevezető információk kiszűrését. Végül az önvezető eszközök a magánéletre is veszélyt jelentenek. Így könnyedén kémkedhetnek, információt rögzíthetnek vagy lehallgathatnak olyan helyzetekben, ahol ugyanez az ember számára lényegében lehetetlen lenne. A vezető nélküli autók speciális problémákat vetnek fel, mert nem csupán KRESZ-szabályszegések potenciális lehetőségét, hanem akár közlekedési bűncselekmények káros eredményének megvalósulását is magukban hordozhatják.<sup>14</sup> Ami e vonatkozásban a jogos védelem hazai megítélését illeti kiemelendő: e jogellenességet kizáró ok hatályosulásának elementáris feltétele, hogy az önvezető jármű ne a betáplált – majd az okos-technológiára figyelemmel időközben magába épített – információk alapján idézzen elő sérülést, vagy legalább veszélyhelyzetet. Ehelyett jogos védelemről – miután annak feltétele a jogtalan támadás – kizárólag abban az esetben beszélhetünk, amikor *az önvezető jármű eszközként szerepel egy természetes személy elkövető kezében*. Így ha például a hackertámadás célja a sértett megölése, az önvezető járműnek az erre történő beprogramozása ugyanúgy (büntetőjogi értelemben vett) cselekménynek tekinthető, mintha az elkövető például egyszerűen egy lőfegyverrel vagy szűrő-vágó eszközzel próbálna végezni a sértettel. Még inkább rokonítható lehet ez a megoldás az állat uszításával elkövetett testi sértési és emberölési cselekményekkel. Az állat ilyenkor saját maga – mivel sem magánjogi értelemben nem jogalany, sem büntetőjogilag nem tekinthető a bűncselekmény alanyának – jogtalan támadást nem tud megvalósítani.<sup>15</sup> Arra azonban alkalmas, hogy az ember jogtalan támadásához eszközként szolgáljon. Ezért ezen felfogást lehetne érvényre juttatni akár az ember által, sértő eredmény előidézése érdekében felhasznált önvezető jármű esetében is.

A végszükség problémaköre kapcsán az önvezető járművek viszonylatában valószínűleg a leghíresebb, ún. „*villamos-dilemma*” kérdésköre vehető fel. Az önvezető technológia megjelenésével ugyanis a programozóknak az alkalmazott etika kérdésében is szükséges döntést hozniuk, amelyben a modern filozófia, pszichológia és jogszociológia bevonása is elengedhetetlen. A kérdést számos formában feltették már, egyik legszemléletesebb megfogalmazása *Noah Goodall* nevéhez fűződik. Ezt később *Patrick Lin* tovább pontosította. A tényállás és a kérdés röviden: „Egy önvezető autó egy elkerülhetetlen ütközés előtt áll. Két irányba módosíthatja irányát, az egyik esetben egy sisakot viselő motorost üt el, a másik esetben egy sisak nélkülit. Mi a helyes megoldás?”<sup>16</sup>

<sup>14</sup> FROOMKIN, A. Michael – COLANGELO, P. Zak: „Self-Defense Against Robots and Drones” *Connecticut Law Review*, 2015/1. 7. o.

<sup>15</sup> A legújabb kúriai gyakorlatból lásd EBH 2018. B. 24.

<sup>16</sup> LIN, Patrick et al.: *From Autonomous Cars to Artificial Intelligence*. Oxford University Press. Oxford, 2017. 21. o.

A kérdés azonban tovább élezhető: az ugyanúgy Lin nevéhez fűződő dilemma<sup>17</sup> szerint az egy személyt szállító, teljesen önvezető autó érzékeli, hogy vagy egyenesen behajthat egy 28 gyermekkel utazó iskolabuszba, így kockáztatva mindenki életét, vagy a haladási irányt megváltoztatva egy szakadékba hajthat, ami a szállított személy biztos halálával járna. Amennyiben az ütközést minden személy ugyanolyan eséllyel éli túl, kérdés, hogy a mesterséges intelligencia kialakítása milyen irányú legyen; minden esetben kockáztasson, vagy ne vállaljon rizikót, és hajtson bele a szakadékba (ami a benne ülő halálával járna), esetleg végezzen gyors kalkulációt, és csak akkor hajtson a szakadékba, ha 1:30-nál nagyobb eséllyel szenved valaki halálos sérülést az ütközés során?

Az egyébként nem új keletű kérdésre egyértelmű, mindenki számára elfogadható válasz nem adható, csupán érvelni lehet az egyes válaszok helyessége mellett. Az etikai kérdések egyik kiindulópontja a számtalanszor feltett villamos-dilemma – a szcenárióban egy vasúti sínen öt gyanútlan ember áll (egyes verziókban öt figyelmetlen munkás dolgozik), egy másik vágányon pedig egy. A vonat megállíthatatlanul száguld az öt ember felé, a pályakezelő pedig dönthet – eltérítse a vágányt, ezzel (szinte biztosan) az egyedül dolgozó munkás halálát okozva, ha ezzel megmenti az eredeti úton dolgozó öt másikat? A hipotézis szerint a kérdésre adott válaszokból kikövetkeztethető a társadalmi morál, amely így a gyakorlatba is átültethető.<sup>18</sup>

Ami a végszükség hatályos szabályozása alapján történő megítélést illeti, a feltétlen büntetlenséghez legfeljebb akkora sérelmet lehet okozni, amekkorával a közvetlen és másként el nem hárítható veszélyhelyzet fenyeget (Btk. 23. § [1] bekezdés). Ez tehát azt jelenti, hogy amennyiben az önvezető jármű haladása kapcsán felmerülő baleseti szituáció egy emberélet sérelmével fenyeget, a végszükség keretébe tartozhat a járműben helyet foglaló – utas, emberi operátor vagy tesztvezető – legalább egy, de akár több személy életének megmentése. Ezzel szemben, ha a baleset egynél több (legalább kettő) gyalogos életét fenyegeti, a járműben azonban csak egy (avagy a gyalogosok számánál mindig legalább eggyel kevesebb) személy foglal helyet, a végszükségre – legalábbis annak jogellenességet kizáró alapesetére – eredményesen hivatkozni nem lehet.

## 5. ÖSSZEZÉS

**5.1.** Jelenlegi viszonyaink között nem kétséges, hogy akár az egészen közeli jövőben is az önvezető járművek robbanásszerű elterjedésével kell számolni. Ez a helyzet kétségkívül üdvözölhető lehet, ugyanis a biztonságos közlekedés közérdek. A jognak – mint minden társadalmi változást – ezt is követnie szükséges, pl. a KRESZ és a közlekedési

<sup>17</sup> LIN, Patrick: „Why Ethics Matters for Autonomous Cars” In: Maurer, Markus et al. (ed.): *Autonomous Driving. Technical, Legal and Social Aspects*. Springer Open, 2016. <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2F978-3-662-48847-8.pdf>, 76. o.

<sup>18</sup> GREENE, Joshua D.: „Solving the Trolley Problem” In: Sytsma, Justin – Buckwalter, Wesley (ed.): *A Companion to Experimental Philosophy*. John Wiley & Sons, Ltd. Chichester, 2016. 175. o.

bűncselekmények modernizációja útján. Azt azonban ki kell emelni, hogy az esetlegesen felmerülő társadalmi problémák megoldására elsősorban nem a jog (és különösen nem a büntetőjog) eszközeivel helyénvaló reagálni.

**5.2.** Az egyes jogterületek egymáshoz közeledése a jövőben tovább tarthat, amit jól fémjelez a büntetőjogi felelősség objektívizálódásának jelensége is. E körben sem szabad azonban szem elől téveszteni az egyes területek szabályozási célját és értelmét. Prognosztizálható, hogy a hagyományos büntetőjog koordinátarendszerében nem, illetve nehezen lehet majd csak elhelyezni a jövőben felmerülő társadalomra veszélyes cselekményeket. Ezen előrejelzés pedig feltétlenül új utak kitaposását teheti szükségessé. Felvethető végül, hogy a büntetőjog *ultima ratio* jellege *egyres közlekedési bűncselekmények büntetési tételeinek mérséklése, majd a későbbiekben esetlegesen akár dekriminalizációjuk megfontolása mellett szólhat*, hiszen nagyobb társadalmi előny várható az önvezető járművek elterjedéséből fakadó csökkenő számú balesettől, mint attól, hogy a felmerülő, várhatóan egyre csekélyebb számú elkövetőt a jelenlegi tényállások és büntetési tételek alapján, feltétlenül felelősségre vonjuk.