

## FRANK MÁTÉ

### AZ ÖNVEZETÉS BÜNTETŐJOGI KORLÁTAI AZ ANGOLSZÁSZ JOGGYAKORLAT TÜKRÉBEN

#### Absztrakt

*Az autonóm, önvezető gépjárművek műszaki tudásukat tekintve napjainkra elérték azt a szintet (funkcióspecifikus automatizáltság), amely 'futurisztikus' jellegzetességeinél fogva jelentős jogi hiátusokat eredményez akár a köz, akár a magánjog tudomány területén. Ilyen joghézag említhető a büntetőjogban például, amikor az önvezető módban közlekedő gépjármű, humán gépjárművezetői mulasztás vagy személyi önhiba hiányában okoz balesetet. Ezekben a lényegében 'cselekvőség' nélküli helyzetekben célszerű lehet a büntetőjogi felelősséget a gyártókra mint jogi személyekre visszavezetni.*

*Kulcsszavak: önvezető gépjármű, büntetőjogi felelősség*

#### 1. BEVEZETŐ GONDOLATOK

Amerika egyes államainak jelen témával kapcsolatos joggyakorlatát vizsgálva, szembevetve, hogy teljesen egységes, azonos sajátosságokat mutató szankciórendszer nem említhető. Kardinális különbségek mutatkoznak a büntetőjogi joggyakorlat és a bűncselekmények elkövetőivel szemben alkalmazható, alkalmazandó jogkövetkezmények, joghátrányok (például a halálbüntetés) terén. A Model Penal Code egy olyan jogegységesítést célzó normaszöveg, amely az egyes állami büntetőjogok felé határoz meg minimumsztenderdeket, mintegy kerete adva, egységesítve ezzel az Egyesült Államok büntetőjogát. Az 1962-ben kodifikált Mode Penal Code definíciói, elvei széleskörűen elfogadottak, normáit az egyes állami jogalkotók adaptálták, így azok nagy mértékben megjelennek mind az ötven állam büntető kódexében.<sup>27</sup> A közlekedési büntetőjoggal szemben felmerülő, talán az egyik legkomplexebb kérdés, hogy hogyan alakulnak a felelősségi viszonyok, amikor egy önvezető módban közlekedő gépjármű halálos balesetet okoz. Az emberölés, mint a legtöbb kriminális cselekmény eltérő módon van szankcionálva a különböző állami büntetőjogokban. A kérdés az, hogy a Mode Penal struktúrája be tudja-e fogadni ezt a technikai vívmányt és ezáltal az egyes államok képesek-e beilleszteni az önvezetést büntetőjogi szankciórendszerükbe.

A Mode Penal Code az emberölés három fordulatát szankcionálja, amelyek mindegyikéhez a szándék eltérő mértékét írja elő.<sup>28</sup> Az emberölést mint szándék alapú bűncselekményt (lásd: előző fejezet) szándékosan, tudatosan, tudatos gondatlanul és hanyag gondatlanul lehet elkövetni. Általános értelemben egy másik természetes személy életének az elvétele *emberölésnek* minősül, ha az elkövető tudata tehát maga a *mens rea* az előbbieken sorolt négy törvényi kitétel valamelyikének megfelel. Az emberölés súlyosabban büntetendő alakzata a gyilkosság, amikor az elkövető szándékosan, tudatosan vagy hanyagul oly módon követi el cselekményét, hogy rendkívüli közömbösséget mutat az passzív alany élete iránt.<sup>29</sup> Ha hiányzik a szándékosság vagy a tudatosság az emberölés fordulatai (*manslaughter, negligent homicide*)<sup>30</sup> lényegében mint gondatlan emberölés<sup>31</sup> minősülnek. A két kategória között a szankciók súlyosságában és abban mutatkozik meg a különbség, hogy az előző inkább a magyar Btk. tudatos gondatlanságának az utóbbi pedig a hanyag gondatlanságnak feleltethető meg. A Mode Penal Code és a kutatásom kiinduló államaként szolgáló michigani közlekedési büntetőjog meghatározza azt a keretet, amelybe az önvezetés beilleszthető, sőt egyes államokban (értelemszerűen) saját közlekedési szankciórendszereik és a Mode Penal Code vonatkozásában) mindez már meg is történt. Milyen szükségszerű elveket, metódusokat javallott figyelembe

<sup>27</sup> WESTBROOK, CLINT W.: *The Google Made Me Do It: The Complexity of Criminal Liability In the Age of Autonomous Vehicles*, 2017, Michigan State Law Review, Michigan, 108. o.

<sup>28</sup> Model Penal Code § 210.1

<sup>29</sup> Uo. § 210.2(1).

<sup>30</sup> Uo. § 210.3., § 210.4.

<sup>31</sup> MÓRA IMRE: *Angol-magyar jogi szótár*, 1995, Műszaki fordító és szolgáltató Rt, Budapest, 190, 204. o.

venniük e jogi reform során a michigani, nemzetközi, hazai jogalkotóknak, s mely irányelveket vették figyelembe a mostanra már hatályos szankciórendszerrel rendelkező amerikai államok (kivált figyelemmel Floridára és Nevadára)?

## 2. ANALÓGIAKÉNT FIGYELEMBE VEHETŐ PRECEDENSEK

Az elsősorban precedensekre építő amerikai jog nincs/nem volt könnyű helyzetben az önvezető gépjárművek esetében, mivel korábbi, ilyen témájú precedensek (a technikai újszerűsége tekintettel) nincsenek, az analógia folytán történő jogalkalmazás lehetősége eleve nehézkessé vált. Kizártságot azért nem említenék, mert az amerikai jogalkotás így is tudott kiindulási alapként alkalmazni két olyan korábbi eseti döntést, amelyek mintájára a szankciórendszerek kimunkálása megkezdődhetett.

Az önvezetés 'kezdetei', legalábbis a rá vonatkozó analógiának alapot adó 'hasonló' körülmények először a Utah állambeli harmadfokú bíróság *Rosenberg v. Harwood* ügyében jelentkeztek.<sup>32</sup> A tényállás alapján a sértett (Lauren Rosenberg) a Google navigációs rendszerét használta gyaloglás közben, amely egy forgalmas helyi autópályára vezette, ahol nem volt kialakított járda és a sértett súlyos sérüléseket szenvedett, miután egy figyelmetlen gépjárművezető elütötte. Ezt követően a sértett beperelte a Google-t, mert álláspontja szerint a navigációs készülék nem a rendeltetésének megfelelően működött, ugyanis figyelmeztetnie kellett volna a felmerülő veszélyekre. Természetesen a bíróság a Google javára döntött, alapul véve azt, hogy nem volt közöttük közvetlen szerződéses kapcsolat, amely előíranyozta volna a Google kötelezettségét, hogy figyelmeztesse a sértettet arra, hogy járdával nem rendelkező közúton ne sétáljon. A bíróság további érvelésében kifejtette, hogy a Google azért sem vonható felelősségre az ügyben, mert maga a navigációs rendszer csak egy alternatív útvonalat (útvonal tervet) vázol fel mint lehetőséget. A felhasználó döntésén múlik, hogy követi-e a megadott útvonal tervet, avagy sem, tehát nincsen választási lehetőségétől megfosztva. Az adott ügyben kizárólag a sértett saját döntésén múlt, hogy folytatja-e útját gyalogosan az autópályán vagy másik útvonalat választ.

Talán még közelebb jár az autonóm gépjárművek kérdésköréhez és egy még inkább adekvát analógiának adhat alapot a légi közlekedésben bevett módon alkalmazott *robotpilóta*. Lényegében a mechanizmus hasonló, hiszen az önvezető gépjárművek tekintetében is az önvezető módban (Autopilot) közlekedő gépjármű direkt humán beavatkozás nélkül 'operál', csak teszi mindezt a közutakon és nem a levegőben. Ez a differenciáló ismérv azonban lényegi. Ahogyan a légi és közúti közlekedés között a valóságban is 'ég és föld' a különbség, úgy az adott közlekedési ágak robotpilóta rendszerei is legalább annyira eltérnek egymástól, mint amennyire hasonlítanak. A legfőbb elhatárolási pont az időtényező. A későbbiekben ezzel a baleseti cselekvési késedelem vonatkozásában még részletesen foglalkozom majd. Előljáróban ugyanakkor szeretném leszögezni, hogy a két terület egymáshoz hasonlítása azért is nehézkes, mert egyrészt míg a légi közlekedésben egy esetlegesen felmerülő hiba esetén a pilóták az ún. checklist<sup>33</sup> eljárással ellenőrzik, keresik a hiba okát (amely akár percekig is eltarthat), addig a közúti közlekedésben közel sincs ennyi idő.<sup>34</sup> Másrészt a robotpilóta kikapcsolása után a pilóta egyéni felelőssége érvényesül. A közúti közlekedésben viszont, az automatizált vezetéstechnikai támogató rendszerek vonatkozásában a gépjárművezetők felé támasztott elvárhatósági szint jelentős megemelkedésével az egyéni felelősség határainak meghúzása problematikus lehet. A működési elvek azonossága miatt, azonban kiindulási alapként mégis valamelyest párhuzamba állítható a két közlekedési ág automata rendszere. Az amerikai esetjogban, e témában a *Glorvigen v. Cirrus Design Corp ügy*<sup>35</sup> szolgál kiindulási alapként. Az ügy 2012-ben a minnesotai Legfelsőbb Bíróságig jutott, annak a tárgyában, hogy a gyártónak és/vagy a forgalmazónak van-e figyelmeztetési kötelezettsége a terméke használata során esetlegesen felmerülő, előre látható veszélyek vonatkozásában. A hivatkozott esetben a Cirrus Design repülőgépgyártó társaság egy repülőgépe baleset következtében lezuhant és mindkét fedélzetén tartózkodó utas életét veszítette. A tulajdonos a balesetet megelőzően vásárolta a repülőgépet és el is végezte a társaság által biztosított tréning programot, amelyet sikeresen teljesített. A repülés közben jelentkező vészhelyzetekről és a nem megfelelő időjárás körülmények közötti repülésről (amely körülmények között a baleset is történt) azonban közvetlen gyakorlati oktatást nem kapott. A bíróság a társaság javára döntött, mert álláspontja szerint a gyártó, forgalmazó figyelmeztetési

<sup>32</sup> *Rosenberg v. Harwood* (elérhető: <https://www.leagle.com/decision/infdco20110617c10>)

<sup>33</sup> elérhető: <https://www.euroga.org/forums/flying/5981-emergency-procedure-memory-items>

<sup>34</sup> J. PIAO – M. MCDONALD: *Advanced Driver Assistance Systems from Autonomous to Cooperative Approach*, Transport Reviews, 2008, Southampton University, 670. o.

<sup>35</sup> *Glorvigen v. Cirrus Design Corp* elérhető: <https://law.justia.com/cases/minnesota/supreme-court/2012/a10-1242.html>

kötelezettsége nem esik egybe a felhasználók betanításának a kötelezettségével. Történetesen a társaság figyelmeztetési kötelezettségének azzal eleget tett, hogy a vásárló számára átadta a veszélyhelyzetekről és nem megfelelő időjárási körülmények idején történő repülésről szóló részletes tájékoztatókat. Az önvezető gépjárművek esetén, a precedens alapján fontos felelősségkorlátozó tényként jelentkezik a gyártó részéről teljesített tájékoztatási kötelezettség a használati, kezelési útmutatók átadásával, vagy az ennek megfeleltethető gépjárművekbe szoftveresen beépített különböző veszélyjelző berendezési eszközök megfelelő működése esetén megvalósuló, -abban testet öltő-, 'gyártói tájékoztatás'.

### 3. 'TERMÉKFELELŐSSÉGI' ASPEKTUS, AVAGY A JOGI SZEMÉLY BÜNTETHETŐSÉGE

Ahhoz, hogy az önvezető gépjárművek büntetőjogi felelősségét megfelelően értelmezhesük, kénytelenek vagyunk e témára termékfelelősségi szemszögből is rátekinteni. Az automatizálás által generált joghézagok kiküszöböléséhez a termékfelelősség és a büntetőjogi felelősség egymásba 'játszatásával' kimunkált ún. *products culpability*<sup>36</sup> (lásd később) mint új felelősségi terminus technikus nyújt segítséget. Ezen a ponton a hazánkban a polgári jogi felelősség körében szabályozást nyerő termékfelelősséget Ptk. LXXII. Fejezet 6.550.§-6:559.§ kénytelenek vagyunk némelyest büntetőjogi szemmel vizsgálni. Az önvezető gépjárművek mint humán operátor által vezérelt eszközök, ugyanúgy generálni fognak termékfelelősségi eseteket, mint a hagyományos gépjárművek. Az amerikai kártérítési jog hatályos definíciója értelmében akkor beszélhetünk termékfelelősségről, ha a hibás termék, e hibájából kifolyóan kárt okoz a fogyasztónak, használónak.<sup>37</sup> E hiba oka lehet a nem megfelelő gyártás következménye, a termék rossz formatervezése, vagy a termékkel kapcsolatos használati útmutatók csatolásának az elmaradása.<sup>38</sup> Kardinális pont, hogy a gyártó termékéért csak akkor felel, amikor az a fogyasztónak személyében vagy tulajdonában (vagyoni, nem vagyoni kár) okoz kárt. Ez a kategória azonban nem öleli fel azokat az eseteket, amikor a fogyasztó a termék használatával követ el büntetendő cselekményt és e cselekmények jogkövetkezményeként jelentkezik a fogyasztónál a vagyoni kár, mint bírság vagy pénzbüntetés.<sup>39</sup> Ezekben az esetekben a gyártóval termékfelelősségi igényt nem lehet érvényesíteni.

Az önvezetés úgy kapcsolódik a termékfelelősség egyes kérdéseihez, hogy a felhasználás fokozott veszéllyel járó jellegéből adódóan egy minimális termékhiba (például egy szenzor, radar nem megfelelő beépítése) is komoly károkat okozhat, büntető igények alapjául szolgálhat. Az amerikai bírói gyakorlat tükrében a gyártó nem tehető felelőssé olyan bírságokért, pénzbüntetésekért, amelyeket a fogyasztó a termék felhasználásával okoz, hiszen minden termék csak személyes használói közrehatás következtében tud 'részlet venni' az illegális cselekmény megvalósításában.<sup>40</sup> Például az internetes 'kalózkodás' miatt nem lehet felelőssé tenni a számítógép gyártóját csak azért mert az illegális letöltéshez az adott típusú számítógépet használták.<sup>41</sup> A joghézag ott van, hogy az önvezetés a közvetlen 'használói' humán kontrol nélküli vezetés ígéretével kecsegtet, ezzel azonban egyértelműen megkérdőjelezi, kiüresíti a felhasználó, gépjárművezető hibáztathatóságát, amely eddig a termékfelelősségi kérdések distinkciós ismérveként szolgált. A hagyományos termékfelelősségi rendszerbe nem illeszthető be az önvezető gépjármű és az operátora közötti sajátos viszony. Ez a sajátos viszony teremti meg a jogi személyek büntethetőségének (legalábbis egy azt alapul vevő, ahhoz hasonló felelősségi alakzat) alkalmazhatóságát az önvezető gépjárművekre.

A jogi személyek büntethetőségének a megítélése eleve problematikus, mely probléma feloldására egymással ellentétes nézetek alakultak ki a jogirodalomban.<sup>42</sup> Magától értetődőnek tűnhet a tétel, hogy a jogi személyek érdekében csak természetes személyek képesek eljárni, ezért ők és nem a jogi személy a büntetendő. A gyakorlat azonban nem ilyen egyszerű, hiszen a jogi személy valamely szerve által elkövetett büntetőjog-ellenes magatartás eredményét, hasznát gyakran a jogi személy élvezzi, annak érdekében valósítják meg. Az ilyen sajátosságokkal rendelkező bűncselekmény sokszor rendkívüli mértékű vagyoni hátrányt okoz a sértettnek, ezért szükségesnek mutatkozik, hogy a jogi személy valamely szerve által

<sup>36</sup> WESTBROOK: i. m. 100. o.

<sup>37</sup> Restatement (Third) of Torts: Products Liability § 1 (Am. Law Inst. 1998). elérhető: <https://scholarship.law.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1191&context=cjlp>

<sup>38</sup> GURNEY, JEFFREY K.: *Sue my car not me: Products liability and accidents involving autonomous vehicles*, Journal of Law, 2013, 258-260. o., <http://ssrn.com/abstract=2352108>.

<sup>39</sup> Restatement (Third) of Torts: Products Liability § 1 § 21

<sup>40</sup> Uo. § 17 (a)

<sup>41</sup> NAGY ZOLTÁN ANDRÁS: *Bűncselekmények számítógépes környezetben*, 2009, Ad Librum, Budapest, 49. o.

<sup>42</sup> FANTOLY ZSANETT: *A jogi személyek büntetőjogi felelőssége*, 2008, HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó, Budapest, 19-25. o.

elkövetett bűncselekmény során realizálódó vagyoni előnyt el lehessen vonni. A kontinentális jogrendszerekben a büntethetőség megteremtésének legjelentősebb elméleti problémáját a római jogból eredeztethető *societas delinquere non potest* elve adja, azaz a közösség büntetőjogi felelősségre vonására nem kerülhet sor. Az elv értelmében bűncselekményt csak természetes személy képes elkövetni, hiszen bűnösségtani szempontból a bűncselekményhez való tudati viszonyulás (szándékossága, gondatlansága) csak természetes személy vonatkozásában említhető. Ennek értelmében büntető eljárást is csak természetes személy ellen lehet folytatni, hiszen az általa elkövetett cselekményért az anyagi jogi felelősség megállapítása csak személyében értelmezhető. Ezzel az okfejtéssel szemben, a jogi személyek büntethetősége mellett érvként szól, hogy ugyan maga a jogi személy nem lehet bűnös, de a jogi felelősségét és a büntethetőségét a jog megteremtheti.<sup>43</sup>

Az Egyesült Államokban Legfelsőbb Bíróságának meghatározásában a jogi személy (corporation) egy olyan mesterséges 'jogi kreálmány', amely bizonyos értelemben meghatározott jogokkal és kötelezettségekkel rendelkezik. E jogait és kötelezettségeit, azonban cselekvőképessége nem lévén csak közvetetten, képviselői útján tudja gyakorolni, teljesíteni.<sup>44</sup> Az Egyesült Államokban a *State v. Christy Pontiac- GMC, Inc.* eseti döntés teremtette meg a jogi személyek büntethetőségét.<sup>45</sup> A bíróság érvelése alapján a jogi személy bűnössége megállapítható az olyan szándék alapú bűncselekmény elkövetéséért, amelyet képviselője követ el, ha a képviselő foglalkoztatása keretében követi el az adott cselekményt, a cselekmény (gazdaságilag) jövedelmező volt a jogi személynek és a jogi személy vezetése felügyelete mellett követte el a bűncselekményt, amely azt megakadályozhatta volna. A bíróság lényegében az ún. betudási modellre épít, annak alkalmazhatóságát teszi, tette lehetővé. A modell a jogi személyek cselekvőképességének hiányát hidalja át azzal, hogy a jogi személyek szerveik által cselekszenek, de a természetes személyek által megvalósított bűncselekmény miatti jogkövetkezményt a jogi személynél kell alkalmazni, annak kell 'betudni'.<sup>46</sup>

Témánk szempontjából az önvezető gépjárművek jogi meghatározása lesz irányadó. Ha az autonóm gépjárművek analógia útján a jogi személyek képviselőjének, érdekükben tevékenykedő koncepciónak tekinthetőek akkor a betudási elmélet alkalmazásával illegális, kriminális cselekményeiket be lehet tudni a gyártóknak, mint jogi személyeknek. Mindehhez a bíróságoknak ki kell munkálnia egy alkalmazható definíciót az önvezető járművekre. Az előzőekben hivatkozott 995-ös számú szenátusi határozat e kérdést is körül járja, amikor az automatizált rendszert a gépjármű vezetője, operátorként határozza meg. Jóllehet a michigani formálódó szankciórendszer, még a gépjárművezető, mint természetes személy büntetőjogi felelősségével dolgozik, de az időszerű, az önvezető rendszert operátorként megjelölő, definíció már egyértelműen a nem is olyan távoli jövőbe mutat. A hatályos michigani szabályozás még előírja a humán operátori jelenlétet és a szükséghelyzetekben történő azonnali beavatkozás kötelezettségét. Mindez a felelősséget egyelőre a gépjárművezetőknél hagyja, de az automatizáltság egyre magasabb szintekre történő fejlesztésével ez az alakzat fokozatosan elmozdul a gép, mint intelligens vezető rendszer és egyúttal a gyártók felelősségre vonhatósága felé.

Az önvezetés a magasabb fokú precizitás ígéretével, úgymond leveszi a terhet a gépjárművezetőkről, mintegy kiürítve a cselekvési kötelezettségeik felé támasztható elvárhatóságot. Amikor a gépjárművezető cselekvősége pusztán az önvezető mód bekapcsolására korlátozódik, szükségszerűvé válik egy merőben új felelősségi alakzat.

#### 4. A FELELŐSSÉGRE VONÁS AKTUÁLIS NEHÉZSÉGEINEK EGY LEHETSÉGES MEGOLDÁSA: PRODUCTS CULPABILITY

Az adott bűncselekmény elkövetőjének felelősségre vonásának nélkülözhetetlen és egyben logikus előfeltétele az akaratszabadság. A bűnösségi elvnek és különösen a bűnösség normatív felfogásának e feltétele azért szükségképpen, mert az elkövető felé büntetés kiszabásának csak akkor lehet helye és értelme, ha az elkövető viszonylag szabadon a saját elhatározása alapján dönthetett a jogszerű vagy jogtalan magatartások megvalósítása között.<sup>47</sup> Ezzel összefüggésben a jogirodalomban különböző cselekménytani

<sup>43</sup> BELOVICS–NAGY–TÓTH: *Büntetőjog I. Általános rész*, 2015, HvgOrac Lap- és Könyvkiadó Kft, Budapest, 504.o.

<sup>44</sup> WESTBROOK: i. m. 120. o.

<sup>45</sup> *State v. Christy Pontiac- GMC, Inc.* elérhető: <https://law.justia.com/cases/minnesota/supreme-court/1984/c1-82-1209-2.html>

<sup>46</sup> BELOVICS–NAGY–TÓTH: i. m. 503. o.

<sup>47</sup> BELOVICS–NAGY–TÓTH: i. m. 74. o.

irányzatok alakultak ki. A természetes cselekménytan (The Act Doctrine)<sup>48</sup> szerint a cselekmény tulajdonképpen nem más, mint a megvalósított akarat. Az angol-amerikai jog kezdetben a természetes cselekménytanból kiindulva, hagyományosan elvárta cselekvőség 'létét', amely magában foglalva a bűnösséget a felelősség fokát magasabbra helyezte, mint a későbbi kauzális felelősség. Az objektív jogellenességtől fokozatosan elkülönülő szubjektív bűnösségnek a bűncselekménynek a fogalmi elemévé válásával jött létre a kauzális cselekménytan, amely már különbséget tett a magatartást vezérlő akarat formája és az akarat tartalma között.<sup>49</sup> Az említett cselekménytan alapján az angolszász jogban kialakult a bűncselekmények két fő fogalmi elemévé a *mens rea* mint bűnös tudat és az *actus reus* mint bűnös tett.<sup>50</sup> E két fogalmi ismérv megléte hiányában bűncselekményről és büntetőjogi felelősségre vonásról voltaképpen nem is beszélhetünk. A bűnös tudat és tett megállapítása azzal válik problematikusává, hogy a genfi egyezményben megjelölt kiterjesztően értelmezhető vezető fogalma egyre inkább kezelővé, sőt felhasználóvá (operator)<sup>51</sup> alakul át, hiszen az automatizáltság növekedésével a humán vezető valós idejű tényleges irányítása, cselekményei fokozatosan lecsökkennek. Amikor a gépjárműnek már nincsen vezetője, hanem csak 'operátora' van, aki egyre inkább a jármű utasává válik, felvetődik a kérdés, hogy ki viselje az okozott szabályszegésért a bírságot vagy esetlegesen az ilyen környezetben megvalósított emberölésért a büntetőjogi felelősséget?

Ezeknek az esetköröknek a kezelésére alakult ki az angolszász jogban egy új koncepció a products culpability. A kifejezés tükörfordítással értelmezhetetlen. Lényegében a Ptk.-ban szabályozott termékfelelősség<sup>52</sup> és a polgári jogi felelősségi rendszer alapjaként funkcionáló, a római jogban kimunkált *dolus, culpa, custodia*<sup>53</sup> felelősségi alakzatok közül a *culpa*, mint gondatlan alakzat fogalmainak az összedolgozásából áll. A felelősségi kategória lényegi eleme a 'kezelő' által tanúsított cselekvés és az annak megvalósulását elősegítő eszköz közötti kapcsolatban keresendő. E tekintetben az önvezető gépjárművekhez hasonló, bár széleskörűbben alkalmazott technikai vívmány az okostelefon. Az okostelefonnal, mint eszközzel hasonlóan a már említett számítógépes kalózkodáshoz, szintén megvalósítható a bűncselekmények széles köre.<sup>54</sup> Eltérés az autonóm gépjárművektől azonban, hogy míg a mobilkészüléknél a használatjának szükségképpen be kell vinnie néhány meghatározott paramétert, instrukciót, hogy például illegális tartalmakat böngésszen, addig ez a fázis, mint *actus reus* tulajdonképpen hiányzik az önvezető esetében.

Ha a fogyasztó abban a tudatban vásárolja meg az önvezető gépjárművet, hogy az a gyártói ígéret alapján megfelel az adott technikai feltételeknek és képes példának okáért betartani a közlekedési szabályokat, akkor a felhasználó alapos okkal várhatja el a gépjárművétől, hogy erre ténylegesen képes is legyen. Egy ilyen aspektusú (önvezető módban történő) balesetben ésszerűbb a gyártót felelősségre vonni, hiszen az ő terméke nem felelt meg a vele szemben támasztott, ígért elvárásoknak. Lényegében egy olyan, hagyományos értelemben vett cselekvés nélküli helyzetről beszélhetünk, amely annak nem léteiben is sérelem, kár bekövetkezéséhez vezet. Bűn büntetlenül nem maradhat, a büntetőjognak reagálnia kell e helyzetekre és szankcionálnia kell az ilyen jellegű illegális cselekményeket. Minderre a products culpability, mint új felelősségi alakzat jelent egyfajta megoldást.

A products culpability-n belül a felmerülő illegális cselekményeket négy differens kategóriába sorolhatjuk. Az első csoportban a különböző 'civil kihágások', szabálysértések nevesíthetők. A szabálysértések terén a gyártóknak világosan le kell szögezniük az önvezető gépjárművek vásárlása esetén az adásvételi szerződésben, hogy a gépjármű által okozott szabálysértések esetén kizárólagosan a természetes személy, gépjárművezető egyéni felelőssége érvényesül.<sup>55</sup> Mivel a közlekedési szabályszegésekből úgymond hiányzik a kriminális elem, hisz e cselekmények, a bűncselekményként történő büntetni rendeléshez szükségesnél kisebb fokban veszélyesek a társadalomra, kisebb 'mértékben' sértik vagy veszélyeztetik az

<sup>48</sup> SISTARE, C. T.: *Responsibility and Criminal Liability*, 1989, Kluwer Academic Publishers, Pennsylvania, 45. o.

<sup>49</sup> GELLÉR BALÁZS-AMBRUS ISTVÁN: *A Magyar Büntetőjog Általános Tanai I.*, 2017, Elte Eötvös Kiadó, Budapest, 184. o.

<sup>50</sup> WESTBROOK: i. m. 104. o.

<sup>51</sup> SMITH, BRYANT WALKER: *Automated vehicles are probably legal in the United States*, 2012, The Center for Internet and Society, Stanford Law School, Stanford, 28. o.

<sup>52</sup> 2013. évi V. tv. A Polgári Törvénykönyvről 6:550. §-6:559. §

<sup>53</sup> FÖLDI ANDRÁS – HAMZA GÁBOR: *A római jog története és institúciói*, 2011, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 427-428. o.

<sup>54</sup> DEVIKA SINGH: *The Fourth Amendment in the Twenty First Century: Smartphones* elérhető: [http://www.americancriminallawreview.com/files/1414/6065/9304/Singh\\_Fourth\\_Amendment\\_in\\_21st\\_Century\\_Final.pdf](http://www.americancriminallawreview.com/files/1414/6065/9304/Singh_Fourth_Amendment_in_21st_Century_Final.pdf).

<sup>55</sup> WESTBROOK: i. m. 131. o.

Alaptörvény szerinti állami, társadalmi vagy gazdasági rendet<sup>56</sup>, ezért nem lenne célszerű a felelősséget a gyártóra terhelni. Továbbá e szabályszegések egyszerűen túl nagy számban fordulnak elő. „A közlekedési bűncselekmények eltömegesedése elkezdte szétfeszíteni a büntetőjog kereteit.”<sup>57</sup> Ebből kifolyólag a gyártó felelősségre vonhatósága e téren visszaéléseknek alapot adva, kiüresítené a közlekedési szabályokat, amelyek ennek következtében súlytalanná válnának. Természetesen a products culpability, nem zárja ki a termékfelelősségi úton való igényérvényesítés lehetőségét a gyártó felé, amennyiben az egyszerű közúti szabályszegésen túl az önvezető gépjármű további balesetet vagy sérülést okoz.

A második kategóriában az un. objektív felelősség vétségei említendők. A Michigan Vehicle Code vonatkozásában már tárgyalta, azon cselekmények tartoznak ide, amelyek sérülést vagy halált okoznak, de maga a bűnös tudat, mint *mens rea* hiányzik. A humán operátor ilyen jellegű cselekményekért való felelősségre vonása szintén problematikus, hiszen a bűncselekmény megállapíthatóságának másik alapvető feltétele a bűnös tett is hiányzik. Az önvezetés ígéretével a gépjárművezető ésszerűen bízhat abban, hogy a gépjárművezető ténylegesen megfelel az 'állított' automatizáltsági szintnek, tehát a hardver és a szoftver száz százalékban képes a hatékony irányítás megvalósítására. Ebből következőleg a gépjárművezető saját akarata az önvezető mód bekapcsolásán túl, nem irányul arra, hogy másnak sérülést okozzon. Ezt a gondolatmenetet követi a jelenleg hatályos michigani szabályozás, amikor tulajdonképpen az önvezető rendszert 'teszi' vezetővé, operátorrá. A Michiganben tesztelésben lévő önvezetés, még előírja a humán operátor jelenlétét, beavatkozási képességét, de ugyanakkor nem zárja ki, a tényleges (autopilot) módban való közlekedést. A products culpability lehetővé teszi, hogy az objektív vétségek esetén is vétkessé lehessen nyilvánítani a gyártót, valamint anyagi igényt lehessen felé támasztani. Ha például az önvezető gépjármű radarja/szenzora nem érzékeli megfelelően a piros lámpát és nem áll meg, majd ebből kifolyólag személysérüléses baleset következik be, akkor a gyártó vagy a szenzor beüzemelője felelőssé tehető. Ebben az esetben az egyetlen 'cselekvő' elem maga a radar, szenzor stb. A felelősség alapító tényező mindig a cselekvőségen alapul, azon, hogy minimális mértékben is, de hol fedezhető fel és mennyiben az actus reus. Például, ha a tulajdonos mondjuk 'babrált' a radarral vagy éppen az adott balesetet okozó felszereléssel, akkor értelemszerűen az az alkatrész, gépjármű gyártója nem tehető felelőssé.<sup>58</sup>

A harmadik kategória a products culpability-n belül a szándék alapú bűncselekmények köre. E bűncselekmények nem igényelnek jelentős törvényhozói reformot, ugyanis a bűnös tudat léte lényegében értékelési körön kívül esik, mind a humán operátor, mind pedig az automatizált önvezető rendszer tekintetében. Ha az önvezető módban lévő gépjármű nem észleli a rendőr jelzését és nem húzódik félre a gépjárművezető nem tekinthető bűnösnek, feltéve, ha a rendőri jelzést ő sem vette észre.<sup>59</sup> Magától értetődően a szándékosság az önvezető gépjármű részéről sem értelmezhető, mivel a szoftver a programozásnak megfelelően reagál, így nem tudja szándékosan figyelmen hagyni az említett rendőri jelzést. Más kérdés, ha a gépjárművet direkt szabályszegésekre programozzák, de ez a kategória a 'számítógépes környezetben' elkövetett bűncselekmények körén belül és nem a közlekedési bűncselekmények körében értékelendő.

Ahogy az az előzőekben láthattuk az önvezető gépjármű nem tudja szándékosan megszegni a közlekedési szabályokat és ebből kifolyólag szándékos bűncselekményt sem tud elkövetni. Más a helyzet viszont a gépjárművezető által elkövethető gondatlan, hanyag cselekmények esetén, amikor történetesen ezekből kifolyólag következik be halálos kimenetelű baleset. A gondatlan emberölés megállapításához a már említett Michigan Penal Code értelmében elegendő az, hogy az elkövető nem tanúsítja a reasonable man gondosságát, ésszerűségét. E hanyag mulasztások a gyakorlatban legtöbbször a közúti közlekedésben fordulnak elő. A gondatlan emberölést, példa államunkat alapul véve, Michiganben 15 évnyi börtönbüntetéssel és 7500 dollár pénzbírsággal sújtják.<sup>60</sup> De mi történik akkor, ha történetesen automata módban közlekedik a gépjármű és így gázol halálra például egy az úttestre hirtelen lelépő gyalogost. E komplex eset konkrét megoldását a technológia és a felhasználó egzakt viszonyában kell keresnünk. A bíróságoknak először meg kell vizsgálniuk a fogyasztó és a gyártó viszonyát, ideértve a köztük lévő szerződéseket, az ígéreteket, esetlegesen a termék marketingjét és a termékkel szemben támasztható ésszerű elvárásokat.<sup>61</sup> Másodszer a következő fontos lépés, hogy a bíróság meg tudja állapítani ki vagy mi volt

<sup>56</sup> 2012. évi II. tv. a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről 1. § (2)

<sup>57</sup> VISKI LÁSZLÓ: *Közlekedési büntetőjog*, 1974, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 17. o.

<sup>58</sup> WESTBROOK: i. m. 134. o.

<sup>59</sup> Michigan Compiled Laws § 257.602a(1)

<sup>60</sup> Michigan Compiled Laws § 750.321.

<sup>61</sup> WESTBROOK: i. m. 137. o.

történetesen gondatlan. Amennyiben a gépjármű ténylegesen képes humán közrehatás nélkül önvezető módban közlekedni, akkor a korábban már kifejtett bűnös tudat és bűnös tett hiányában felelősségre nem vonható. E körben, a jogi személy (gyártó) 'képviselőjében eljáró' önvezető gépjármű által okozott gondatlan emberölés esetén, a products culpability alapján, a michigani szankciórendszer által alkalmazott 7500 dolláros pénzbüntetéssel a gyártót lehetne szankcionálni.<sup>62</sup> Fontos, hogy a gyártó felelősségét kontraktuális alapon korlátozhatja. Ha köztudottan terméke nem képes a feltétel nélküli automatizáltságra, akkor a fogyasztó felelőssége kerül előtérbe abban az esetben, amikor a gépjárművezető alaptalanul bízik járművében vagy annak nem létező korlátait próbálja feszegetni. Például a Tesla Autopilot rendszere, megköveteli a gépjárművezető (köz)beavatkozását, bármikor, amennyiben ez szükségessé válhat. Ennek hiányában a gépjárművezető a hagyományos állami büntetőjogi felelősség alapján felel.

## 5. ZÁRÓ GONDOLATOK

Fontos hangsúlyozni, hogy a products culpability nem egy túlszigorított objektív felelősség, amely a jogi személyek szankcionálására lett kihegyezve, -hanem egyfajta válaszalternatíva az önvezetés képében jelentkező mesterséges intelligencia büntetőjogi szankciórendszerbe illesztésére -, amely kifejezetten akkor rendeli büntetni a jogi személyt, ha az az elvárható gondossági kötelezettségét egyértelműen megszegte. A products culpability fényében jelentkező megoldás azonban még messze nem teljes és a jelenlegi 'büntetőjogok' megreformálását, kiegészítését teszi szükségessé.<sup>63</sup> Mindezt indokolja, hogy az ügyész nem tud vádat emelni emberölés tárgyában egy gépjármű ellen vagy hasonlóan, a bíróság sem ítéltet szabadságvesztésre egy közlekedési eszközt.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1.] BELOVICS–NAGY–TÓTH: *Büntetőjog I. Általános rész*, 2015, HvgOrac Lap- és Könyvkiadó Kft, Budapest.
- [2.] DEVIKA SINGH: *The Fourth Amendment in the Twenty First Century: Smartphones* elérhető: [http://www.americancriminallawreview.com/files/1414/6065/9304/Singh\\_Fourth\\_Amendment\\_in\\_21st\\_Century\\_Final.pdf](http://www.americancriminallawreview.com/files/1414/6065/9304/Singh_Fourth_Amendment_in_21st_Century_Final.pdf)
- [3.] FANTOLY ZSANETT: *A jogi személyek büntetőjogi felelőssége*, 2008, HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó, Budapest.
- [4.] FÖLDI ANDRÁS – HAMZA GÁBOR: *A római jog története és intézményei*, 2011, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.
- [5.] GELLÉR BALÁZS–AMBRUS ISTVÁN: *A Magyar Büntetőjog Általános Tanai I.*, 2017, Elte Eötvös Kiadó, Budapest.
- [6.] GLESS, SABINE–SILVERMAN, EMILY–WEIGEND, THOMAS: *If robots cause harm, who is to blame? Self driving cars and criminal liability*, 2016, New Criminal Law Review.
- [7.] GURNEY, JEFFREY K.: *Sue my car not me: Products liability and accidents involving autonomous vehicles*, Journal of Law, 2013, 258-260. o., <http://ssrn.com/abstract=2352108> .
- [8.] J. PIAO – M. McDONALD: *Advanced Driver Assistance Systems from Autonomous to Cooperative Approach*, Transport Reviews, 2008, Southampton University.
- [9.] MÓRA IMRE: *Angol-magyar jogi szótár*, 1995, Műszaki fordító és szolgáltató Rt, Budapest.
- [10.] NAGY ZOLTÁN ANDRÁS: *Bűncselekmények számítógépes környezetben*, 2009, Ad Librum, Budapest.
- [11.] SISTARE, C. T.: *Responsibility and Criminal Liability*, 1989, Kluwer Academic Publishers, Pennsylvania.
- [12.] SMITH, BRYANT WALKER: *Automated vehicles are probably legal in the United States*, 2012, The Center for Internet and Society, Stanford Law School, Stanford.
- [13.] VISKI LÁSZLÓ: *Közlekedési büntetőjog*, 1974, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- [14.] WESTBROOK, CLINT W.: *The Google Made Me Do It: The Complexity of Criminal Liability In the Age of Autonomous Vehicles*, 2017, Michigan State Law Review, Michigan.

<sup>62</sup> u.o. 138. o.

<sup>63</sup> GLESS, SABINE–SILVERMAN, EMILY–WEIGEND, THOMAS: *If robots cause harm, who is to blame? Self driving cars and criminal liability*, 2016, New Criminal Law Review, 435. o.

#### **JOGFORRÁSOK**

- [1.] Michigan Compiled Laws
- [2.] Model Penal Code
- [3.] Restatement (Third) of Torts: Products Liability
- [4.] 2013. évi V. tv. A Polgári Törvénykönyvről
- [5.] 2012. évi II. tv. a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről

#### **ESETI DÖNTÉSEK**

- [1.] Glorvigen v. Cirrus Design Corp
- [2.] Rosenberg v. Harwood
- [3.] State v. Christy Pontiac- GMC, Inc.

#### **EGYÉB FORRÁS**

- [1.] <https://www.euroga.org/forums/flying/5981-emergency-procedure-memory-items>